TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTÂI

VICTOR DONCIU

TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTÂI

VICTOR DONCIU

București 2014

VICTOR DONCIU

TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTÂI

Autor: lt. cdor. av. Victor Donciu

Coordonator proiect: Ionuţ Riteş

Toate drepturile de autor rezervate Ionuţ Riteş
Orice reproducere, fie ea şi parţială, fără acordul dat
în scris, se pedepseşte conform legii

ISBN 978-973-0-17115-0

VICTOR DONCIU

TOTUL DESPRE ESCADRILA ÎNTÂI

Ediţia a doua revăzută şi completată

Bucureşti, 2014

Ediție îngrijită de Asociația Centrul de Strategii Aplicate
www.strategiiaplicate.ro

Dedicăm această carte tuturor celor care au servit cu credinţă destinele aeronauticii româneşti – piloţi şi tehnici – pe aerodromurile militare ale ţării, în perioada de început a zborului reactiv în România..

Motto:

... de la urcarea în aeronavă, până la coborâre, tot ce întreprinde un pilot presupune mare atenţie, încordare totală, concentrare maximă, disponibilitate psiho-fizică şi, nu în ultimul rând multă seriozitate şi responsabilitate. Cea mai mică neatenţie, obişnuinţa cu semnalele, încrederea şi uneori neîncrederea în indicaţiile aparatelor de bord, ignorarea avertizărilor, relaxarea sau abandonarea atenţiei, abordarea altor preocupări sunt la fel de periculoase pentru siguranţa zborului…

CUVÂNT ÎNAINTE

Cu ani de zile în urmă, în 1990, apărea pe piaţă prima ediţie a cărţii *Totul despre escadrila întâi*, scrisă de Victor Donciu.

Autorul, pilot şi scriitor în acelaşi timp, face trimitere la întâmplări din viaţa piloţilor supersonişti de la începutul anilor ’60. Găsim în carte piloţi foarte tineri care riscă până dincolo de absurd, care sunt foarte aproape de moarte, dar care nu ar face nimic să renunţe la această meserie.

Totodată aflam lucruri inedite care nu se regăsesc în altă parte, precum aspecte legate de tehnica de pilotaj, comunicaţii radio, sentimente trăite de piloţi în zboruri foarte grele, cum ar fi cele de noapte, de joasă altitudine, ori în condiţii meteo foarte grele, şi, de asemenea, găsim senzaţiile oferite de la lansarea cu paraşuta.

Citind această carte la 16 ani, dintr-o dată mi-am dat seama că doresc să zbor. După nici un an am făcut marele pas, marele pas în gol. Este vorba de primul salt cu paraşuta. De atunci au urmat mai bine de 2.300 de lansări. Este un drum care mi s-a deschis atunci, şi pe care merg şi astăzi, fără să mă plictisesc.

După ani de zile, am dorit să aflu mai multe aspecte legate de rezolvarea impecabilă a unui incident de zbor

relatat în cartea *Totul despre escadrila întâi*, motivul principal fiind unchiul şi naşul meu de botez, Stratu Constantin, unul dintre protagoniştii evenimentului cu final fericit.

Procedura declasificării documentelor raportului incidentului de aviaţie, clasificat *secret*, a fost una anevoioasă. Cu toate acestea, s-a găsit înţelegere şi implicare pentru punerea în lumină a unui eveniment ascuns opiniei publice vreme de 50 de ani. Acest lucru s-a întâmplat în anul 2011.

Tot la sfârşitul lui 2011, primesc un telefon de la colegul meu de zbor Adrian Buzan, care m-a întrebat dacă doresc să particip la o filmare pentru emisiunea *BookMark – Oameni despre cărţi memorabile*. În scurt timp mă contactează Mirela Dimofte din partea producătorului emisiunii, ocazie cu care îmi transmite că pot vorbi despre orice carte, dar ar fi interesant să vorbesc despre o carte care mi-a schimbat viaţa.

Aleg fără ezitare cartea *Totul despre escadrila întâi*, realizăm filmarea, fiind difuzată pe majoritatea posturilor importante de televiziune în luna martie 2012.

După difuzarea emisiunii, Laura, soţia mea, mă întreabă:

– Auzi Ionuţ, ce mai face scriitorul Victor Donciu? I-am răspuns că nu ştiu, că l-am tot căutat pentru completarea datelor subiectului cu incidentul de zbor, dar nimeni nu mai ştie nimic de el. Din moment ce e pilot generaţie ’50-’60, probabil a că murit de mult. Aşa s-a încheiat discuţia din acea seară.

În ziua următoare difuzării emisiunii, primesc un telefon, ocazie cu care are loc următoarea discuţie:

– Alo, domnu' Ionuţ?

– Da – răspund. Eu sunt.

– Sunt Victor Donciu. Ceva nu era în regulă, auzeam un om care plângea la telefon, abia reuşeam să înţeleg ce spunea.

– Cine? – întreb spre confirmare. Simţeam cum ochii mi se umezesc instantaneu şi un nod care mi se instalează în gât. Laura mă vede transfigurat şi mă întreabă ce am, cu cine vorbesc. I-am răspuns gâtuit că m-a sunat „mortul".

– Victor Donciu sunt. A urmat o pauză de vreo jumătate de minut timp în care nu mai ştiam ce să zic. După care reia discuţia – din 1990 de când am scris această carte, nu m-a lăudat nimeni, nu m-a felicitat nimeni, nu m-a bătut nimeni pe umăr, iar acum, după mai bine de 20 de ani, vine un străin şi vorbeşte frumos de mine şi de cartea mea. Aş vrea să ne întâlnim să vă dau ceva în dar…

Discuţia a durat mai bine de 30 de minute, dar ce dorea să îmi dea tot nu mi-a zis, deşi eram foarte curios.

Am aflat însă pe data de 5 iulie, de ziua mea, cu ocazia lansării cărţii *Cu capul în nori*, când, pe lângă prietenia dânsului, mi-a dăruit cu dedicaţie toate cărţile ale căror autor este, iar pentru două dintre acestea, *Dicţionar de aeronautică* şi *Totul despre escadrila întâi*, drepturile de autor.

Acest gest incredibil al unui pilot şi scriitor deosebit, care a înţeles că istoria trebuie să meargă mai departe, să nu fie dată uitării, m-a făcut să realizez că lucrurile

nu ne aparţin, că memoria trecutului trebuie să ajungă şi la generaţiile următoare, mi-a dat curajul de a-mi asuma responsabilitatea retipăririi acestei cărţi de aviaţie, care, la vremea ei, m-a determinat să aleg zborul, devenit ulterior marea mea pasiune.

Mulţumesc, domnule Victor, pentru acest dar, cum rar mai poate fi văzut printre oamenii din ziua de azi.

Maestru al sportului, antrenor de paraşutism,
profesor Ionuţ Riteş

PREFAŢĂ

Totul despre escadrila întâi, un titlu ales nu la voia întâmplării, în dorinţa de a atrage atenţia cititorului, ci pentru că, nu numai în viziunea autorului dar şi unanimă, similitudinea dintre zborul vulturilor şi „viaţa" unei escadrile de aviaţie, nu poate fi contestată.

A fi pilot civil sau militar, a zbura un deltaplan, planor, avion clasic ori supersonic, este o îndeletnicire deloc uşoară. Cel de la manşă, fiinţă umană, zboară cu maşina sa, mânuind-o cu încredere şi dibăcie, înălţimile nu-l sperie şi, asemănător unui condor, caută să ajungă în lumea celestă. Uşor, greu, aprecierea rămâne nu numai a piloţilor escadrilelor de aviaţie, dar şi a celor care-i privesc de jos, îi admiră la justa lor valoare.

De multe ori, un roman cu temă aeronautică, pare, la o primă impresie ca fiind ceva de domeniul fantasticului, dar în realitate nu este aşa.

Ca şi-n lucrarea de faţă, subiectul este inspirat din viaţa de toate zilele a uneia dintre unităţile de aviaţie supersonică, cea care a dăinuit ani de-a rândul pe aerodromul Deveselu, minunatul câmp de zbor...

Întâmplări adevărate, fără tentă de ficţiune, te pun în faţa realităţii, a unor evenimente sau situaţii, spre aducere aminte şi neuitare.

Ghemul amintirilor, la care se referă autorul, reliefează personaje care au trăit un timp pe acest aerodrom,

respectiv Regimentul 91 Aviaţie Vânătoare Deveselu-Caracal, feeric atât vara, cât şi iarna, piloţi sau tehnicieni de avion, care n-au precupeţit nimic în realizarea unui anumit deziderat, cel al desăvârşirii profesionale în toată plenitudinea sa.

Întâmplări, fel şi chip, poate tipice în viaţa de aerodrom, te fac pe tine, cel care ai trăit un timp în lumea mirifică a zburătorilor, să retrăieşti nostalgic clipe de neuitat, fie ele roze sau sumbre, atunci când soarta a decis altfel.

Şi aşa mereu înainte, căci altfel nu se poate!

Pilot şi scriitor, lt. cdor. av. Victor Donciu

În aşteptare

Toată suflarea era pe aerodrom. Evenimentul zilei îl constituia sosirea avioanelor supersonice.

„MIG”-19 P.M., care urmau să îmbogăţească zestrea Regimentului 91 Aviaţie Vânătoare Deveselu-Caracal.

Aşteptasem şi cu o zi înainte apariţia păsărilor de oţel, dar, din cauze necunoscute, venirea escadrilei se amânase cu 24 de ore. Ne-am făcut fel de fel de probleme: unii au dat vina pe timpul nefavorabil, undeva pe traiect, alţii, defecţiuni tehnice, mă rog, fiecare dintre cei care aşteptam avea câte ceva de spus.

Zborurile de antrenament din unitate s-au întrerupt pentru toată dimineaţa, spre nu a stingheri trecerea la verticală şi apoi aterizarea întregii formaţii.

Dacă, de regulă, personalul navigant îşi desfăşura activitatea pe escadrile, de data aceasta fiecare pilot îşi găsise de lucru într-un loc anume, unde se stabilise parcarea noilor reactoare.

După aterizare, toţi piloţii au vrut să fie primii care să le vadă îndeaproape şi, de ce nu, să le simtă pulsul înaintea răcirii motoarelor.

Comandantul unităţii, ce era cunoscut că ţinea la disciplină nu numai la zbor, dar şi la sol, înţelegându-şi zburătorii, s-a făcut că nu-i observă. De fapt, el însuşi a dorit să dirijeze aterizarea avioanelor, aşa că, atunci când şi-a făcut apariţia la pistă şi s-a îndreptat spre „zebră”, am înţeles că nu mai avem mult de aşteptat.

Deodată, cineva a strigat:

– Vine, vine întreaga escadrilă! Fiţi atenţi spre est!

Şi, la câteva secunde, nu mai mult, liniştea ce dăinuia pe aerodrom, a fost perturbată de un tumult puternic al motoarelor avioanelor care treceau la verticală în şir indian.

Nu am reuşit atunci să le disting decât în parte, deoarece înălţimea era prea mare, iar siluetele argintii de-abia se distingeau printre norii alto-stratus în formare.

A intrat în acţiune conducătorul zborului din ,,zebră", care, prin radio, a indicat direcţia de aterizare şi eşalonarea avioanelor în tur de pistă. Abia când aparatele au trecut la 500 metri înălţime, în tema indicată, le-am văzut bine, reuşind să le număr.

Dacă survolarea spaţiului aerian al zonei noastre s-a făcut instantaneu, aterizările perfecte ne-au impresionat pur şi simplu, iar ieşirea paraşutei de frânare, în timp ce avionul era încă pe două roţi, ne-a scos câte un ,,ah!" de admiraţie şi mirare, cu atât mai mult cu cât unii dintre noi asistam pentru prima dată la un asemenea spectacol, căci, ceea ce vedeam în momentele acelea, constituia, într-adevăr un spectacol de o rară frumuseţe.

Pista de beton contrasta cu fondul verde al câmpului de zbor, iar profilurile avioanelor nou sosite, străluceau feeric în bătaia soarelui de dimineaţă.

Toate privirile urmăreau rulajul aeronavelor spre locul de parcare şi, pe măsură ce se apropiau de noi, simţeam o emoţie şi curiozitate rar întâlnite. Mirosul caracteristic de petrol ars şi căldura jetului de la motoare invadaseră locul în care ne aflam, dar nimeni nu se gândea să plece în altă parte.

Una după alta, uriaşele păsări s-au oprit la semnalul starterului, contactele au fost tăiate, capotele culisante

ale cabinelor de pilotaj trase spre înapoi, iar personalul de deservire şi-a intrat în atribuţiuni.

Piloţii au coborât din carlingă, şi-au scos căştile costumelor de suprasarcină, fiind imediat înconjuraţi cu simpatie, de cei care îi aşteptau.

Nu mică ne-a fost mirarea, când am descoperit în persoana comandantului de escadrilă, cu grad de ofiţer superior, o femeie frumoasă, blondă, cu trăsături fine, dar foarte autoritară.

Prezentările de rigoare au fost făcute fără niciun intermediar, de parcă ne-am fi cunoscut de când lumea, în care se menţiona, printre altele, că între aviatori şi, mai ales, între piloţi, nu există niciun fel de oprelişti, chiar dacă se cunosc, ori nu.

În grupuri restrânse, oaspeţi şi gazde întreţineau conversaţii axate pe tema zborului executat, a traiectului, a stării vremii, a comportamentului avioanelor şi câte şi mai câte.

Cu greu ne-am lăsat chemaţi la treburile cotidiene în timp ce musafirii au fost însoţiţi de comandant şi alţi şefi, pentru a se odihni şi servi masa, aşa cum se obişnuieşte într-o asemenea împrejurare. Comandanta escadrilei era punctul de atracţie şi se vedea că place tuturor.

Şi, fără alte invitaţii sau recomandări speciale, dornici de a lua contact cu noua tehnică, tinerii piloţi, cât şi cei cu state de plată mai vechi, au asaltat pur şi simplu supersonicele.

Au fost cercetate postul de pilotaj, cu multitudinea aparatelor de bord, pârghiile de comandă, diferitele instalaţii, agregate şi organe intermediare, turbinele celor două motoare, într-un cuvânt, întreaga uzină zburătoare,

fiecare în sinea lui dorind să fie trecut pe noul avion, mai devreme ori mai târziu.

Şi astfel, în ziua aceea, nici nu ştiu cum ne-a trecut timpul. Tocmai când ne simţeam în elementul nostru în jurul aparatelor de zburat nou sosite, pe aerodrom a aterizat un avion de transport, venit pentru a lua piloţii ce ne-au adus avioanele supersonice.

Aceştia ar fi dorit să mai zăbovească la noi, să se plimbe, să se destindă, să bea o votcă tare, însă comandanta escadrilei, avea probabil ordine clare şi precise. Ca urmare, ducându-se în punctul de comandă, a luat legătura cu forul ierarhic, obţinând aprobarea pentru întoarcere cu avionul ce aterizase cu puţin timp înainte. Iată, însă, că decolarea acestuia a fost contramandată în ultimul moment, până la noi ordine, musafirii având astfel la dispoziţie, pentru relaxare, câteva ore bune.

La invitaţia piloţilor escadrilei întâi, de a vizita localitatea din vecinătatea aerodromului, oaspeţii au răspuns cu plăcere, acceptând bucuroşi.

Cu o maşină pusă la dispoziţie de comandantul unităţii de deservire, am plecat toţi în oraş.

Pe drum, i-am pus în temă că vom ajunge la insulă, lucru care i-a mirat foarte mult, neînţelegând ce fel de insulă poate fi la şes. Până la urmă s-au lămurit şi au râs cu poftă, văzând că, de fapt, era vorba de „o insulă” în centrul oraşului, un sens giratoriu pentru vehicule, pe care localnicii o numeau „farfurie”, şi-n mijlocul căreia trona un anume monument. La vremea aceea, prea multe nu se puteau admira în oraş, însă clădirea teatrului şi parcul, le-au lăsat prietenilor noştri, o plăcută impresie.

Plimbarea a avut punct final cochetul restaurant din parc unde (culmea) am găsit mici proaspeţi şi bere la gheaţă, dar nu am putut scăpa fără câteva ,,votci-mari".

Colegii noştri în ale aripilor au fost mai mult decât impresionaţi. A fost o după amiază plăcută, mult gustată de toată lumea, care s-a depănat în ghemul amintirilor de neuitat.

Întorşi la aerodrom, ne-am însoţit oaspeţii până la avionul care urma să-i transporte la unitatea lor, le-am urat drum bun, oferindu-le câte o amintire şi strângându-ne mâinile cu căldură.

Încep pregătirile

A doua zi a început pregătirea.

Piloţii au mers la sală, unde, sub directa îndrumare a locţiitorului pentru zbor şi comandantul escadrilei, au început studiul sistematic, în vederea cunoaşterii ,,MIG"-ului 19 P.M. După ce s-a studiat succint părţile componente ale acestui tip de avion, şi-n special noile dotări de la bord, accentul s-a pus pe însuşirea caracteristicilor tehnico-tactice ale aparatului în general, cât şi pe specialităţi, apoi şcoala carlingii. Pentru acest ultim capitol, comandantul a apelat la inginerii specialişti ai regimentului, care erau bine documentaţi teoretic şi aveau practică de aerodrom.

Ofiţerii şi subofiţerii tehnici au constituit o altă grupă, destul de numeroasă, ce pe ramuri de specialităţi şi înarmaţi cu nenumărate documentaţii, desene, scheme, cărţi tehnice şi altele, au organizat cursuri în toată puterea cuvântului. Aceşti oameni erau conştienţi de rostul lor, pe

linia asigurării asistenţei tehnice a avioanelor. Ulterior, i-am văzut lucrând la linie, nu numai pe timp bun, ci şi pe vreme ploioasă sau ger, de multe ori peste orele de program. Dar nu s-a plâns nimeni, niciodată. Mulţi dintre ei sunt acum cu tâmplele cărunte şi, probabil, citind aceste rânduri, îşi vor aminti cu nostalgie de ,,vremurile de demult".

Programul de teorie al ambelor grupe – naviganţi şi tehnici – menit să ducă la cunoaşterea cât mai amănunţită a noului avion, ce s-a desfăşurat iniţial în sală, a continuat, spre bucuria tuturor, la linia de avioane a escadrilei, unde era altă atmosferă, altă viaţă.

Zilnic îi vedeam pe ofiţerii tehnici de patrule intrându-şi în atribuţiuni, cu zelul lor caracteristic, secondaţi de tehnicii de avioane, care formau majoritatea. Acolo unde se iveau probleme ce impuneau măsuri speciale şi hotărâri complexe, îşi făcea apariţia căpitanul Ilie Dumitrescu, ,,Biciul lui Dumnezeu", cum i se spunea, inginerul escadrilei. Acesta era un om dârz, autoritar, exigent cu el însuşi, deci şi cu subordonaţii, cărora le acorda încrederea cuvenită şi le cerea în schimb respectarea instrucţiunilor de exploatare ,,întocmită şi la timp".

– Suntem nu numai militari, dar şi tehnicieni, tehnicieni cu mâini de aur. De noi, de felul cum ştim să dăm avioanele la zbor depind multe, chiar viaţa prietenului nostru din carlingă. Este nevoie să cunoaştem avionul în totalitatea lui, ca atare, fraţilor, mâna pe carte, se adresa el celor, ce-i drept puţini, ce nu cunoşteau zicala românească ,,Cine are carte, are parte".

În fiecare zi, inginerul, şef de regiment, însoţit de specialişti, venea la escadrila întâia pentru control şi

sprijin. Era vorba aşadar, de o acţiune serioasă, fiind necesare multe analize de factură tehnică, iar hotărârile luate trebuiau să contribuie din plin la asigurarea securităţii zborurilor în toate condiţiile meteorologice.

O bună organizare, pregătire, control profilactic şi simţ de răspundere au drept urmare (mai ales în meseria nobilă, cum este aviaţia) eliminarea evenimentelor de zbor, dorită de toţi cei care muncesc în acest domeniu.

Dacă asta era optica personalului tehnic din subunitate, să vedem ce-şi spuneau piloţii, în orele de pregătire la sală, în timp ce studiau schemele puternicelor motoare ale „MIG"-ului 19 P.M.

– Ce zici Grig, ai mai văzut aşa ceva? se adresă căpitanul Gheorghe Brişcă, căpitanului Nicolae Grigorescu.

– Dom'le, cai putere nu glumă! Dar cu forţajul cât ia?

– Mult peste aşteptările noastre. Uite, stai puţin să fac un mic calcul.

– De ce te interesează neapărat forţajul? Vrei cumva să spargi geamurile locuinţelor cu unda de şoc? întrebă în glumă căpitanul Anghel Dorobanţu.

– Lasă Lache, geamurile ca geamurile, le plătesc şi gata, dar vreau să ştiu în câte minute pot fi la 10.000 metri înălţime, fără probleme.

– Fără probleme! Te gândeşti probabil la ceea ce îl obsedează pe fiecare pilot; siguranţa decolării.

– Da şi la asta, tu nu?

– Ei bine, află, băiatule, că poţi fi liniştit. Uiţi că ai două motoare? Dacă te lasă unul, tragi de-al doilea şi tot rezolvi ceva.

– Da, da, ca la paraşutişti: dacă nu se deschide o paraşută, tragi mânerul la a doua, iar dacă nici aceasta nu merge, faci reclamaţie la fabrică, ori tragi de...

Comandantul escadrilei, căpitanul Alexandru Olteanu, care ştia el ce ştia, interveni în discuţie:

– Eu nu am auzit până acum că „MIG”-ul ăsta să fi dat cumva bătaie de cap la decolare, pentru că despre asta e vorba, nu?

– Da, da, răspund câteva voci.

– Nici băieţii care zboară mai demult pe ele, nu au avut ceva negativ la adresa lor. Nu vă faceţi griji pe tema asta!

Asemenea discuţii erau firești. Ele se datorau faptului că un material nou, necunoscut celor care-l vor exploata în aer, mai ales în condiţii meteo grele, ridică totdeauna probleme, chiar unele îndoieli. Dar pe măsură ce tehnica este stăpânită la sol şi în zbor, îndoiala dispare, lăsând loc, treptat, treptat, încrederii şi certitudinii.

Nimeni nu era la prima confruntare cu asemenea subiecte. Fiecare, încă din şcoala militară, făcuse cunoştinţă cu date tehnico-tactice sau cu particularităţile unui tip de avion ori altul. Însă de data aceasta, apăreau elemente noi: viteză mare, dotări tehnice cu parametrii deosebiţi şi echipamente nemaiîntâlnite. Toate cereau studiu şi cunoaşterea în totalitate, nu numai din partea personalului tehnic, dar şi a celui navigant.

La început s-au auzit voci, într-adevăr fără ecou, care sunau cam aşa: „Ce ne trebuie nouă atâta teorie despre structura fuzelajului ori a aripei?” sau „Ce mă interesează pe mine, pilot, sistemul hidraulic şi de avarii, pentru cutare instalaţie?”.

Dar, cei care priveau problema unilateral, ulterior au întâmpinat mari greutăţi, ajungând până acolo încât, într-o situaţie critică, necunoscând principiul de funcţionare al

unui agregat, nu au fost în măsură să intervină prompt şi mai ales, eficient pentru rezolvare şi ieşire din impas.

Pe linia de avioane de la pistă, după cum am spus, alta era viaţa. Au dispărut tristeţea şi ridurile, buna dispoziţie câştigând mereu teren, de la o zi la alta. Dacă stăteai deoparte şi-l priveai pe cel urcat în avion la postul de pilotaj, îi citeai pe faţă bucuria. Se ştie că şcoala carlingii a jucat şi joacă un rol însemnat, nu numai pentru viitorul pilot dintr-o şcoală de pilotaj, dar şi atunci când se face trecerea pe un nou tip de avion, în cazul nostru, supersonicul ,,MIG"-19 P.M.

Ce poate fi mai interesant, dacă nu atractiv, decât să-ţi confrunţi cunoştinţele de la sală, cu situaţia la teren, să identifici aparatele pe tabloul de bord şi pupitre, să te întrebi la un moment dat ,,ce-i ăsta, dar ăsta?" şi singur să-ţi răspunzi.

Apoi, împreună cu tehnicul, fiecare pilot era văzut nu numai pe lângă, dar şi sub avion, desfăcând trape, capace, fără a mai pune la socoteală satisfacţia depistării amplasării diferitelor dispozitive şi subansamble.

În etapa cunoaşterii avionului nu se mai sta sub plan la umbră şi nici nu aveau loc discuţii banale, pentru că nu era timp de aşa ceva. Orele de program ale escadrilei erau dedicate uneia din cele mai importante acţiuni şi anume, cunoaşterea în scurt timp a noului tip de aeronavă.

Au urmat testele de verificare, în cadrul cărora, cursanţii, trebuiau să susţină un examen teoretic care să justifice participarea la cursurile în cauză. Spre satisfacţia generală, nu au existat situaţii datorită cărora cineva să fi fost declarat respins şi implicit mutat în altă subunitate.

Personalul navigant al escadrilei, cât era ziua de lungă îşi desfăşura activitatea în continuare între sală şi pistă,

adică ce se studia, se aplica la avion. Dar pregătirea aceasta teoretică, nu totdeauna primită cu aplauze, a luat sfârşit. Tot ce trebuia studiat şi însuşit, a fost îndeplinit. Acum nerăbdarea piloţilor de a începe zborul îşi spunea cuvântul.

Chemările spre zările albastre nu cunoşteau nici un fel de reţinere, iar cei ce nu înţelegeau aceasta nu făceau altceva decât să-i frustreze pe zburători de un drept a lor, câştigat poate nu numai cu sudoarea frunţii dar şi cu riscul sacrificiului suprem.

Toţi piloţii din escadrilă aveau la activ un număr însemnat de ore zburate pe avioane „MIG”-15, „MIG”-17 şi „MIG”-19, deci nu se punea decât problema trecerii pe noul tip de avion.

Iată-i aşadar pe nerăbdătorii piloţi aliniaţi pentru raportul de dimineaţă din incinta escadrilei, alături de ofiţerii şi subofiţerii tehnici şi restul militarilor în termen, ce asigurau deservirea.

Era o dimineaţă senină de vară, aerul primenit, zarea limpede, roua din iarbă strălucea ca perlele în soare, mireasma câmpului te îmbăta, iar cântecul pitpalacilor îţi făcea impresia că eşti în luncă, nicidecum pe un aerodrom.

Raportul a fost prezentat comandantului de unitate, care a ţinut să fie de faţă la deschiderea oficială a zborului pe „MIG”-19 P.M.

Mr. Gheorghe Pătru, care era şi instructor, s-a echipat pentru un zbor demonstrativ cu „MIG”-19 P.M. nr. „016”, pe care-l prefera, iar din „zebră” urma să fie dirijat de colegul său, căpitan Ioan Baba, din partea comenzii regimentului de aviaţie.

– 101, sunt 102, permiteţi pornirea motoarelor, se auzi în difuzorul de control al conducătorului zborului.

– 102, permit pornirea motoarelor; sună răspunsul.

Un zumzet surd indică pornirea, iar tumultul sonor al turbinelor marcă încercarea avionului la cale.

– Sunt 102, permiteţi rulajul la start!

– Permit rulajul!

După câteva minute de linişte în difuzor, dar nu şi pe linia de rulaj pe care se deplasa „016”, cu motoarele la turaţie minimă, se auzi:

– Permiteţi decolarea!

– Permit decolarea!

Cu botul în vânt, pe direcţia axului pistei, vedem cum avionul „MIG”-19 P.M. nr. „016”, porneşte din loc, intră treptat în viteză, se desprinde de la sol cu multă uşurinţă, înscriindu-se într-o pantă de urcare accentuată.

Privim toţi cu respiraţia tăiată această impetuoasă decolare, unii cu mâinile la urechi să atenueze zgomotul motoarelor în plin, alţii ferindu-se de jetul de căldură lăsat de puternicele turbine. Odată cu dispariţia în înaltul cerului a aeronavei, liniştea a revenit peste aerodrom, fiecare intrându-şi în atribuţiuni, dar aşteptând ca dintr-o clipă într-alta, colosul de foc să-şi facă apariţia. Şi într-adevăr, nu peste multă vreme, silueta argintie trece la verticală într-un exces de viteză, apoi avionul cabrează pronunţat, executând un tonou în urcare, neasemuit de bine realizat, care, pur şi simplu, ne-a entuziasmat.

– 102, sunt 101, răspunde unde te afli? întrebă, la un moment dat, conducătorul zborului.

– Sunt în vestul aerodromului, la cca. 10 kilometri, înălţimea 2000 de metri, mă pregătesc de aterizare.

– Aprob trecerea în tur de pistă şi apoi aterizarea. Atenţie la vânt, s-a intensificat.

În tur de pistă, cu motoarele în regim normal, avionul părea ceva mai ,,liniştit", spre deosebire de trecerea aceea vijelioasă la verticală.

Urmărim în continuare evoluţia, aşteptând aterizarea. Aceasta a fost executată corect, paraşuta de frânare fiind scoasă abia în ultima parte a rulării avionului pe pistă, aproape de breteaua a doua.

În acea zi, activitatea de zbor a escadrilei, s-a desfăşurat din plin, realizându-se câte o ieşire pe ,,MIG"-19 P.M. pentru fiecare pilot, ba unii câte două, spre invidia celorlalţi.

Cu toate că piloţii au avut o întrerupere de zbor destul de lungă, nu s-a înregistrat nici un incident de zbor, în ciuda scepticilor.

Unele zboruri, la aterizare, au necesitat intervenţia conducătorului de zbor din ,,zebră", care, prin radio, indica celor împricinaţi, procedura într-o situaţie ori alta.

– 110, vezi că vii prea scurt, pune motor până la apropiată, apoi redu treptat, se auzi vocea plăcută a căpitanului Baba, adresându-se căpitanului Vasile Adămiţă, care executase un zbor frumos cu noul avion.

– Cum pui roţile, 106, scoţi paraşuta de frânare, eşti cam în viteză; iar 106, respectiv căpitanul Gheorghe Brişcă, s-a executat întocmai.

– Unde te afli, 107?

Trec câteva secunde, şi, cum nu a răspuns nimeni, conducătorul zborului, repetă întrebarea:

– 107, unde eşti?

– Sunt la Olt şi înscriu pentru a veni acasă, comunică căpitanul Vasile Vasilescu.

– Păi ce cauţi acolo, vrei să prinzi ceva? Nu te ştiam „pescar”.

– De azi, sunt!

– Ai grijă să nu afle nevastă-ta!

Zborul de antrenament C.M.N.Z.

Gheaţa a fost spartă. S-a executat întocmai trecerea pe noul material.

Acum se punea problema intrării în fondul temelor, al instruirii. Se făceau mai întâi, zboruri de antrenament în condiţii meteorologice normale ziua (CMNZ) şi apoi restul. Acest rest cuprindea zboruri în condiţii meteo normale noaptea (CMNN), condiţii meteo grele ziua (CMGZ) şi condiţii meteo grele noaptea, (CMGN).

Ziua, în condiţii meteo normale, fără nori, pe o vreme frumoasă, piloţilor le era mai mare dragul să zboare. Noaptea, în CMN, orientarea le era facilitată de sutele, miile de lumini ale aşezărilor urbane şi rurale, şantiere, farurile trenurilor sau automobilelor în mers, iar pe bolta cerească le sunt de folos stelele, nu toate căci ar fi imposibil, unele, dar mai ales Steaua Polară, luminiţa care arată încotro se află miazănoapte.

Dar în condiţii grele ziua şi, mai ales, noaptea, când decolarea, zborul în sine şi aterizarea sunt mult îngreunate de prezenţa ceţii ori a norilor la joasă, medie şi mare înălţime, altfel apare totul, iar singurul ajutor îl oferă aparatura modernă de navigaţie de la bordul avionului şi staţiilor terestre.

Pe umerii comandantului de escadrilă, a locţiitorului lui, apăsa o mare răspundere. Trebuiau găsite soluţii

pentru fiecare situaţie ivită pe parcursul antrenamentelor, aplicată formula cea mai adecvată atunci când amprenta îndoielii nu se lăsa aşteptată şi de aici rezolvarea ,,ecuaţiei" cum se obişnuia să se spună în subunitate.

Greutăţile trebuiau şi până la urmă au fost depăşite, deoarece, în fond asta era meseria: să te antrenezi ziua şi noaptea, să-ţi însuşeşti la perfecţie arta zborului pe supersonice, sfidând neprevăzutul, dar acordând circumstanţe pregătirii anterioare.

Încetul cu încetul, respectând riguros prevederile ce reglementau problemele de zbor, comandantul a reuşit, nu numai să definitiveze aspectele de mai sus, dar să tempereze şi unele tendinţe de superficialitate, ivite la sală în pregătirea teoretică a temelor de zbor pentru a doua zi. (Se mai întâmplau şi din astea, oameni suntem)

Aşadar, ne aflăm în faza de pregătire premergătoare începerii evoluţiilor în condiţii meteo-normale ziua, program bine întocmit, axat în principal pe un anumit număr de ore de zbor ce trebuiau executate pe o durată determinată.

Să zbori ziua în normale, nu este greu, s-ar grăbi să spună unii, mai mult sau mai puţin cunoscători. Da, aşa ar fi, dar cu un aeroplan clasic, de şcoală ori antrenament, nicidecum pilotând un avion de talie supersonică.

,,MIG"-19 P.M. a dat rezultate bune din toate punctele de vedere, dar trebuia bine strunit. Cel care a zburat pe un astfel de aparat ar putea reda starea de fapt, fără drept de apel, deci, în pregătirea fiecărui pilot, pentru început, s-a pus accent deosebit pe zborul în CMNZ.

Se decola de dimineaţă, piloţii ştiind de la pregătirea anterioară ceea ce trebuie să facă şi unde le este zona în care să-şi desfăşoare lucrul aerian.

Într-o astfel de situaţie, conducătorul zborului, avea de lucru, nu glumă.

– 104, sunt 102, control!

– 102, te aud bine, dă-mi plafonul norilor din zona ta!

– Baza la 4000 m., Cumuluşi în formare, cu deplasare spre est.

– Bine, vino acasă!

– 102, sunt 108, permiteţi începerea temei în careul stabilit.

– Permit!

– Sunt 109, dacă mă auzi 104?

– Te aud foarte slab şi cu întreruperi. Raportează-mi unde eşti?

– Sunt între 34 şi 36 (conform codificaţiei) şi execut exerciţiul dat.

– Bine, confirm!

– Nici n-apucă 102 să bea un pahar cu apă, că trebuie să răspundă altui apel.

– Permiteţi trecerea la verticală, sunt 103.

– Aprob...

M-am dat jos din „zebră" pentru a-l privi pe căpitanul Adalbert Bodiş, care îşi anunţase trecerea la verticală. Ştiindu-l bun pilot, dar şi ambiţios trecerea urma să fie subliniată de ceva. Şi într-adevăr uitându-mă spre staţia îndepărtată, disting prin binoclu şi apoi cu ochiul liber, o siluetă argintie, care sclipea în razele jucăuşe ale soarelui. Se apropia în viteză mare; cred că terminase o figură acrobatică, care-i imprimase un exces, fapt ce-l determină pe 104, să-i zică:

– 103, las-o mai domol, vrei să-ţi sară penele?

– Ce draci să-mi sară? se lamentă cel în cauză, neînţelegând aluzia.

Nu primi răspuns şi nici nu insistă, pentru că, fiind pe pantă, era preocupat cu alte manevre printre care scoaterea trenului de aterizare.

– Tren, flaps normal, raportă ostaşul care avea misiunea să comunice ceea ce vedea prin binoclu, atunci când avionul se găsea pe panta de coborâre şi când obligatoriu trebuia să aibă scoase roţile şi elementele de frânare aerodinamică.

– 104, sunt 110, permiteţi rulajul la start, cere îngăduinţă căpitanul Vasile Adămiţă, care, după echipare şi încercarea motoarelor, era gata de zbor.

– 110, rulezi şi te opreşti la marginea bretelei, căci am avion în priza de aterizare.

– Am înţeles, răspunde disciplinat 110.

Între timp a aterizat 102 şi intră în virajul patru, avionul pilotat de indicativul 103, cel cu trecerea năprasnică la verticală, de-a crezut conducătorul zborului că rămâne şoimul fără penaj.

Aterizează şi acesta, dar nu scoate paraşuta de frânare, ci ţine avionul din frâne – prilej de critică ulterioară – degajează pe stânga şi trage la alimentare. Pilotul s-a dus apoi la ,,zebră" pentru a-l înlocui pe 104, ce urma la zbor.

– 110, poţi intra pe ax şi decola cu forţaj.

– Cu forţaj, să trăiţi!

Decolarea cu forţaj atrage atenţia prin spectaculos, dar în paralel solicită efort suplimentar din partea pilotului şi a avionului. După desprindere, 110 a tras de manşă atât cât se cere, iar noi, cei de jos vedeam cum ,,MIG"-19 P.M., cu numărul 020 urcă şi urcă, până se pierde în înaltul cerului. Odată cu avionul dispar şi cercurile de foc ale celor două turbine ale motoarelor.

Înaintea aterizării trece la verticală şi 108, dar de undeva din eter, cere prioritate 109, motivând întreruperi repetate la radio pe canalul de comunicare cu startul.

– 108, sunt 103! Cedează-i aterizarea lui 109, care are un defect la radio.

– Înţeles, patrulez în zonă.

– Cum stai cu gazul?

– Îmi ajunge.

Nu peste multă vreme au aterizat şi aceste două avioane. Piloţii sunt chemaţi de comandantul escadrilei, echipa de alimentare îşi intră în rol, iar avionul cu aparatul de radio stricat, este luat în primire de grupa IERAB, ce deserveşte subunitatea. Defectul este depistat şi înlăturat într-un timp record de către oameni competenţi ai grupei, iar după controlul radio cu startul şi punctul de comandă, avionul este disponibil pentru zbor.

La ,,zebră", activitatea se desfăşoară într-un ritm ceva mai puţin intens.

– 103, sunt 111, permiteţi pornirea motoarelor şi rularea.

– Permit.

Apoi, după un timp, conducătorul zborului, amintindu-şi de 110, care se găsea în aer, întreabă alarmat:

– 110, 110, unde eşti?

– Sunt pe sus!

– Sper. Dar de ce nu spui nimic?

– Spun acum: Fac tonouri pe ambele părţi!

– Da, am văzut şi noi, însă pleacă din zona ta. Cine ţi-a permis să faci acrobaţie deasupra aerodromului?

O clipă de linişte, după care:

– 111, intră pentru decolare.

Şi căpitanul Nicolae Grigorescu, Grig, un tip simpatic, fără complexe, ce aştepta pe bretea intrarea pe pistă, pune pe axul acesteia, bagă maneta de gaze în plin, motoarele trag nebuneşte, face un palier lung peste măsură şi avionul urcă aproape vertical.

Conducătorul de zbor nu-i spune nimic, dar notează ceva pentru critică în carnet, apoi se adresează celorlalţi:

– Îl vedeţi pe Grig, face vedetism. Eu, era s-o păţesc odată, cât pe ce să mă angajez, am scos-o la limită, draci (avea o vorbă a lui).

– 104 poate intra pe ax?

– Poate!

Eram sigur că voi vedea o desprindere lentă, un cabraj frumos, în limita baremurilor de exploatare, urmat de o degajare pe stânga în regim şcolastic, cum scrie la carte.

– Iată un pilot disciplinat, luaţi exemplu de la el, nu ne creează surprize, ca alţii...

– Dar ce face când nu-l vede nimeni, printre nori, ştiţi?

– Lasă bârfa, unde vrei să ajungi? Dar... 110, iar nu spui nimic?

– Terminat zona, vin spre casă.

– Vezi să nu vii, tot în tonouri.

– 103, sunt 111, permiteţi începerea temei.

– Aprob. Ai grijă, viteza la scoatere, să nu te angajezi, fără complicaţii, ştii ce vreau să spun.

Momente de răgaz. Fiind ora de gustare, se serveşte câte ceva bun de la popotă. Stela, Crenguţa, Adriana, curăţele, binevoitoare, servesc gustările şi nelipsitul ceai cu lămâie. Sunt păstrate porţile celor aflaţi în aer.

Cer aprobarea, vin la aterizare eşalonat, acei care, cu puţin înainte se aflau în aer, făcându-şi zonele. Unul din

ei aterizează pe o roată, apoi pe alta, cam trântit, dar nu se sparge nimic.

Trei ,,MIG"-uri la alimentare, dau de furcă echipei de deservire, ce nu-şi iese din ritm, fiecare servant se mişcă agale (a se citi alene) aspect observat de inginerul escadrilei, căruia nu-i scapă nimic.

Acesta, enervat pentru că la rândul lui a fost admonestat de şefii ierarhici, ridică tonul şi munca se impulsionează.

Căldură mare! Asfaltul s-a încins, totul dogoreşte pe fondul unui soare arzător de august. Aproape toţi sunt în ţinută degajată. Mecanicii care au avioanele în zbor, aşteaptă. Se dă o luptă pentru fiecare colţişor umbros. Dulăii escadrilei – adevăratele santinele pe timpul nopţii – nu mai stau de mult în cuşti, căutând acum răcoarea lanurilor de lângă barăci.

Dar ce se întâmplă?

Toropeala, mersul greoi al tuturor, apatia, sunt înlocuite cu agilitate şi forfotă. Undeva, pe drum se vede maşina albastră a comandantului de regiment, a lui ,,Dumnezeu", care ştie când să vină la pistă.

I se prezintă raportul de către comandantul escadrilei, toţi în poziţie de drepţi, ţinută decentă. Autoritatea acestuia este incontestabilă. Se interesează de program, cine a terminat, câţi mai trebuie să zboare; atenţionează cu degetul pe Grig şi Vasile, primul pentru decolarea aceea la verticală, celălalt vinovat de tonourile la joasă înălţime, peste aerodrom. Cei vizaţi, se uită în pământ, promit că vor renunţa (nici pomeneală, doar sunt vânători-interceptori) apoi, după plecarea lui ,,Dumnezeu" totul reintră în normal. Viaţa la pistă îşi are cursul ei, nimeni şi nimic n-o poate schimba, fie ger, ploaie sau căldură.

Ale tinereţii valuri

Locuinţele cadrelor, indiferent de specialitate, erau amplasate aproape de aerodrom, într-o pădure nu prea deasă şi nici prea mare, în care creşteau în sălbăticie stejari, salcâmi, arţari şi, mai ales plopi.

Nu lipseau, aşadar, „escadrilele” de ţânţari, formaţi pentru zborul de noapte şi vai de aceia care nu aveau la fereastră vreo împletitură fină sau alte mijloace de protecţie, căci, a doua zi dimineaţa, nu se puteau prezenta în faţa frontului, la program în unitate, ori la câte o întâlnire galantă, seara în oraş.

Blocurile, frumos rânduite pe o parte şi alta a arterei principale, ofereau ochilor o privelişte plăcută, atunci când, obosiţi, ne întorceam acasă pentru odihnă şi recreere.

Familiştii, în marea majoritate, se bucurau de multe privilegii, spre deosebire de burlacii nehotărâţi sau cavalerii tomnatici, căci era şi din aceştia. Pe cei din prima categorie îi aştepta o masă caldă şi un şpriţ rece, vin negru de buturugă, procurat pe mai nimic, de la ţăranii din Deveselu ori Comanca. Apoi, momente de destindere conjugală, sau la club, unde se juca de regulă biliard, pariindu-se pe câte o bere, două, trei... Partidele se prelungeau până când şeful amintitului centru, „de cultură”, el însuşi prieten bun cu Bachus, anunţa „ora închiderii”.

Nu-mi plăcea la club, practic nu aveam ce face. Nu jucam biliard, iar puţinele mese de şah erau monopolizate, fără drept de apel, de către unii veterani, ce pretindeau felurite competiţii cu cupe câştigate, dar pe care nu le văzuse nimeni niciodată.

Îmi luam motocicleta – o amărâtă de K-175, cu doi iepuraşi montaţi pe rezervor – şi plecam în oraş. Mulţi făceau la fel, mai ales celibatarii, „plictisiţi de moarte" la blocul şi camera unde erau nevoiţi să trăiască izolaţi, datorită unor anumite prejudecăţi, ce sălăşluiau în mica colonie.

În oraşul învecinat Caracal, găseai câte ceva de făcut vizionarea unui film, uneori a unui spectacol de teatru, cumpărături, plimbări în centru „pe farfurie" învârtindu-te până ameţeai şi, pentru revenire la normal, *per-pedes* pe strada Îngustă cunoscută de localnici drept strada Largă. Mai erau şi alte minuni, la acea vreme, în oraş: morga pe strada Învierii, cimitirul pe Drumului Viilor (în înţelesul celor vii), puşcăria pe strada Libertăţii, pompierii pe strada Focului. Unii – cei mai recent veniţi în unitate – mergeau prin gară, unde „domnişoare" fel şi chip, sperau, mai devreme ori mai târziu, la un mariaj, în cel mai ferice caz. Principalul era să treacă timpul, care, de multe ori, mai ales toamna, era monoton şi fără vreo perspectivă.

– Ce-ai făcut în târg? auzeai la coborârea din autobuzul local, cu cap de linie la blocuri.

– Mai nimic!

– Atunci de ce te-ai dus?

– Aşa, poate se întâmpla minunea cea mare!

– ?!

Vara, pădurea din jurul locuinţelor, rezerva locuri destul de pitoreşti, unde puteai sta la umbra unui stejar rămuros, ori culege ciuperci comestibile, ce creşteau în voie după ploaie, sau împuşca ciori, dacă aveai cu ce. Din păcate, alt vânat nu-ţi sărea în cale.

Dar, vânătorii tot vânători, fie în zbor, fie la sol. La un moment dat, bieţii iepuraşi părăseau liniştea pădurii, aventurându-se peste aerodrom. Atât le-a trebuit. Aici pândeau ochii atenţi ai ,,braconierilor", care, ademeneau cu farurile ,,trăgaciurilor" (autocamioane speciale folosite la tractarea avioanelor) şi-i goneau pe pistă până le ieşea sufletul şi de aici sfârşitul în frigări confecţionate ad-hoc.

De bine, de rău, familiştii aveau de lucru pe lângă casă, sau pe lângă neveste, dar ce făceau cei ce locuiau în blocul burlacilor?

Ei, aici e aici! În camere suficient de ,,spaţioase", dar nu şi confortabile, îşi duceau traiul şi piloţii ori tehnici de avion, celibatari. Majoritatea în serile ploioase de toamnă, citeau ori încercau s-o facă, în cazul că nu erau doborâţi de Moş Ene, organizau câte o partidă în patru, pe sunători, iar alţii, dormeau.

Erau mulţi restanţieri la somn, din vară, când făceau pe trubadurii pe sub ferestre dosnice, iar dimineaţa nu mai dădeau pe acasă, ci ,,aterizau" direct pe aerodrom.

Câţiva, certaţi cu lenevia, în ciuda ploilor negre, mohorâte, se deplasau tainic în oraş, găsindu-şi refugiu în locuri numai de ei ştiute, la câte ,,o piatră", cum se obişnuia să se spună. Se mai schimba o vorbă de duh, se bea o cafea-două, se asculta muzică bună, la modă fiind Gloria Lasso, Rita Pavone, Harry Belafonte, şi timpul trecea. Cei norocoşi acceptau, fără a fi mofturoşi, invitaţia gazdei de a rămâne peste noapte acolo ,,ca să nu-i ude ploaia pe piloţi".

Dar prea puţini erau aceşti privilegiaţi, invidiaţi de grosul trupelor, care-şi trăiau veacul în bârlogul

lupilor, alias blocul burlacilor din cartierul cu locuinţele aviatorilor.

De necrezut, însă existau în rândul acestor locatari şi băieţi ,,cuminţi", ce-şi procurau cărţi interesante şi citeau pe rupte. Nici tu biliard la club, nici tu un raid prin oraş sau o şuetă blondă, ci retraşi, chiar misterioşi. Amatori care să facă pe detectivii particulari, au apărut.

– Ce-o fi cu Mitică?

– Citeşte şi stă acasă, răspunde cel interpelat.

– Bine, bine, dar nici după cărţi nu se duce, întrebarea e, cine i le procură?

– Ei, aici e aici, vom vedea noi ce-i cu enigma asta!

Şi s-au pus fraţii pe treabă. Prin nu ştiu ce mijloace, în orice caz nu din arsenalul lui Sherlock Holmes, au aflat că pustnicul nu era chiar aşa de retras cum înşelau aparenţelor. Bietul de el, nu reuşea să citească toate cărţile pe care i le aduce, sub formă de împrumut, o fată brună, ce sosea cu autobuzul gară-blocuri, la vremea cinei.

,,Detectivii" au depistat-o cât ai bate din palme, i-au luat urma şi au văzut-o coborând printre primele din maşină. Apoi, fuga-fuga pe o potecă direct din şosea până la uşa secundară a blocului cu pricina. De aici, ia-o de unde nu-i! Neavând câine poliţist la îndemână, au renunţat la urmărire, dar, analizând probabilităţile, au dedus că intrusa a dispărut în camera lui Mitică, care a luat-o sub aripa lui ocrotitoare de zburător.

Până la urmă, căsătoria cu bibliotecara voluntară a pus capăt acestui anonimat şi nimeni nu-şi mai pierdea timpul pe la uşa altuia.

Iată că, într-una din zile un afiş cât roata carului, a fost fixat pe uşa clubului de la blocuri. Ce-o fi? Se dă ceva?

Ne cheamă la lecţii politice? se întrebau alarmate soţiile. Nimic din toate acestea! ,,Mare bal, mare, veniţi cu mic cu mare, e mare sărbătoare!”. Aşa suna afişul, scris cu litere de-o şchioapă.

Ce s-a întâmplat de era invitată toată lumea? Până atunci, se mai organizaseră baluri la club, având acces numai familiştii, cel mult o cumnată-două, fete mari, venite la rude, de la ţară, în speranţa unei căsătorii cu vreun aviator burlac, tolerat în sala de dans.

De obicei, burlacii se adunau la bufet, unde puteau bea în tihnă o bere sau ,,Cabernetul” acela, câştigat ,,cinstit”, pe pocher, la celula de alarmă. Dacă vreunul, ceva mai îndrăzneţ, deschidea uşa şi se furişa în sală, era imediat reperat, fixat de ochii soţilor geloşi, urmărit în toate mişcările, până ce bietul om simţea că-i în colimator şi ieşea pe unde intrase. Celibatarii, erau suspectaţi pentru anumite motive de către cei însuraţi, date fiind unele precedente, care au fost viu comentate atunci, nu acum, după atâţia ani.

Afişul în cauză a fost scris frumos, în culori vii, ţipătoare, încadrat de perechi de dansatori în ţinută de gală, partenerele fiind blonde, asta aşa, pentru a fi în ton cu moda zilei.

Când se organiza dans la blocuri, aceasta se realiza fără reclame prealabile, prin metoda ,,de la om la om”, ceva restrâns, sui generis: ,,noi, familiştii”.

Bastionul, era bine apărat, bărbaţii stăteau la creneluri şi încă de departe cei necăsătoriţi erau hăituiţi, fără a putea careva să se laude cu vreo cucerire. Îşi apărau oamenii feuda, temându-se să nu se repete istoria, privind tendinţele de infidelitate pe ici, pe colo.

De aceea, tinerii piloţi şi tehnici, adminstrativi şi alţii, citind afişul, au fost, dacă nu stupefiaţi, cel puţin miraţi la cota cea mai înaltă.

Toată lumea aştepta ziua sau, mai precis, seara marelui ,,bal mare", ca pe nu ştiu ce eveniment: se vorbea despre o surpriză, bufet bine asortat, tombolă... ,,Auzi dom'le, tombolă, ce-i aia?" se întrebau unii. Apoi, dansul inimioarelor, al domnişoarelor... ,,de unde domnişoare?" se întrebau alţii, în feudă nu existau trufandale. Ce se întâmplă, s-a întors lumea cu dosul în sus?

– Ce-o fi cu balul ăsta, în ziua respectivă nu-i nici o aniversare, nici o sărbătoare, e o sâmbătă obişnuită şi atât.

– O fi vreun sfânt, veni o părere.

– Doar Sfântul Sisoe.

– E balul tineretului, după cum scrie în afiş.

– Care tineret?

– Cum care tineret? Al nostru, din unitate. De când sunt eu aici, observ că-i primul bal organizat de tineri. Până acum clubul era monopolizat de familişti, ca să nu spun ,,bătrâni". Tinerii în oraş, la

,,Casa Armatei", parcă aşa s-a spus, nu?

– A fost de mult.

– Da, atunci de ce nici un tânăr nu este văzut la celebrele serate dansante, sau, mai bine zis, dansante sărate.

– Măi, în fond, tu de partea cui eşti? A noastră, ori a burlacilor?

– Eu sunt divorţat, deci neutru.

– Las' că te însor eu!

– C-o cumnată, nu?

– Ai ghicit, am trei, aşa că poţi să-ţi alegi ce-ţi place. Marfa a-ntâia, neamule!

– Vin toate trei la ,,Mare bal, mare?

– Ştii că-i o idee? Dau un telefon la Videle şi dacă le spun despre ce-i vorba, le avem aici cu patru zile înainte.

– Vreo soră n-ai? făcu o anumită aluzie un pişicher.

– Fii atent, că imediat miroşi a mort, îţi aplic una... îl aduse la tăcere pe infam, cel cu multe rubedenii la Videle.

În sfârşit, sosi, sâmbăta mare, (nu aceea dinaintea Paştelui, ci sâmbăta mult aşteptată, cea cu balul). Programul, în unitate, s-a terminat cu câteva ore mai devreme, acei ce locuiau la blocuri plecând fără a mai servi masa, iar cei din oraş au intervenit la şeful spatelui, pentru un autobuz, cu plecarea de pe ,,farfurie", din centru.

Erau deja orele înaintate, bufetul pe poziţii, grătarul idem, orchestra îşi intrase în rol, băieţii – amatori dintre militarii în termen – cântau cât puteau de frumos, staţia de amplificare fiind dată la maximum, de se auzea cale de şapte sate, luminile ardeau în regim neeconomic... (avea balta peşte). Nimeni nu-şi semnalase însă prezenţa, dar se ştia că doamnele erau pe după perdele să vadă ce trebuie văzut, adică cine trece, cum este îmbrăcată Elenească, ce coafură şi-a făcut Mazileasca, dacă are pantofi cui Protopopeasca... probleme feminine de când lumea!

Gheaţa au spart-o, cei sosiţi cu autobuzul din oraş, de pe ,farfurie", un amestec de celibatari şi însurăţei fără copii, raport de forţe ,,jumi-juma". Cei de după perdele şi-au dat coate, bărbaţii au luat una mică, ca să-şi facă curaj, iar doamnele, fierbându-şi câte o cafea naturală, ca să prevină starea de somn, ce le-ar fi putut cuprinde la un moment dat, în timpul balului.

Încet, încet, ocolind pe după blocuri, veteranii clubului se deplasează, simandicoşi şi gravi, spre sediul cultural, pentru a-şi face rost de locuri, bineînţeles, lângă orchestră, sau cât mai departe, cum se cuvenea, după grade şi funcţii.

Dar ce făceau cei de la blocul burlacilor, care lansaseră cuvântul de ordine ,,dunga va fi dungă" la pantaloni? Nici o mişcare... tocmai ei să nu participe? Doar n-or fi stând şi ei pe la geamuri? (unii nu aveau perdele) sau îşi lustruiau nasturii la uniforme; asta se practica în şcoala militară!

Claxonul unei maşini, mult prea strident, atrage atenţia şi privirea tuturor burlacilor, spre artera principală; un al doilea autobuz, despre care nu se deţineau informaţii, trece, mergând încet, spre staţia terminus: ,,Clubul Aviatorilor".

Se disting chipuri de fete blonde, brune, ondulate, tunse scurt, în uniforme şcolare sau rochiţe de împrumut, fete tinere, drăgălaşe, suave, dulci, eleve de la Liceul Agricol, dintre cele ce ne ovaţionaseră când sărisem cu paraşuta, astă-primăvară.

Burlacii şi cavalerii tomnatici le-au reperat, când autobuzul a trecut prin dreptul blocului lor şi, ca la comandă, izolat ori în grupuri, au ieşit din bârlog, luând cap-compas clubul.

Aceasta era, deci, surpriza marelui bal, mare. O treabă gândită în cadrul unui comitet de organizare, urmărindu-se bifarea, undeva, a unei iniţiative tinereşti.

Nici n-au apucat fetele şi corpul didactic să coboare, că tinerii zburători şi nezburători, dar toţi aviatori, au început să-şi facă de lucru prin imediata apropiere a domnişoarelor, fiecare încercând să depisteze vreo

cunoştinţă, sau, galanţi, să ajute la coborârea din mijlocul de transport în comun.

Burlacii, cei tineri dădeau târcoale frumoaselor de vârsta lor, iar cavalerii tomnatici atacau pe flancuri şi la joasă înălţime escorta fetelor, în persoana distinselor profesoare, respectiv sfioaselor văduvioare.

Dar, aproape toţi, stăteau pe afară şi mai nimeni înăuntrul sălii de dans, frumos gătită, cu ghirlande din hârtie colorată, lampioane chinezeşti, crenguţe proaspete de stejar, mă rog, după gustul membrilor comitetului. Noroc de o aversă locală de ploaie, de care în acel an n-am dus lipsă, ce i-a determinat să intre în clădire, iar cei întârziaţi să grăbească pasul.

Lumini, muzică, antren, bună dispoziţie; tineretul predomina, schimbându-se raportul de forţe – perechile dansau în acordurile prelungitelor tangouri, iar obişnuiţii sălii de dans de la club, nu mai aveau temeri şi nu-şi aţinteau privirile suspicioase, în stânga şi în dreapta, nemaifiind cazul.

Buna dispoziţie s-a extins atunci când solistul vocal al orchestrei, la terminarea primului dans ce ţinuse cam o oră, a anunţat: ,,Toată lumea la bufet, la o bere şi-un cotlet".

O aventură neplanificată

Am fost invitat de ziua ei. Era spre seară. O vreme destul de rece pentru anotimpul în care ne aflam.

Florile şi cadoul oferit au făcut o bună impresie, fiind acceptate cu mare plăcere.

Ne-am reîntâlnit întâmplător, într-un compartiment de tren şi după discuţii banale am înţeles că undeva, cândva, drumurile noastre s-au intersectat.

Era firesc să depănăm câteva gheme cu amintiri. Eu, nu prea am avut ce şi-i înşir despre mine, doar că nu mai eram în aviaţia civilă, unde mă ştia, tot albastru, dar în aviaţia militară.

Despre ea, în plus, faţă de anii precedenţi, am aflat că divorţase, că nu s-au înţeles, mai mult nu a spus, nici nu era cazul să aflu.

Am cunoscut-o cu ceva ani în urmă pe un aerodrom, unde aterizasem, iar ea lucra acolo, la staţia meteorologică. Apoi, fiecare cu destinul său, mai mult ori mai puţin fericit.

Revederile sunt şi ele plăcute, îşi au farmecul lor, mai ales atunci când sunt întâmplătoare, fără aranjamente prealabile.

Acum ne simţeam bine împreună, gândindu-ne că vom petrece o seară în doi, liniştiţi şi departe de lumea dezlănţuită.

Privirile ei nu au strălucirea primei tinereţi; ochii sunt tulburători şi trişti, ochii unui om căruia viaţa nu i-a oferit totul pe tavă.

Cinăm frugal. Bem câte un pahar de vin bun, dulceag, de casă, şi-mi zic că poate ar fi fost normal „să fi ieşit şi eu pe ring”, cum spun prietenii mei, cu vreun spumos, sau asemănător, dar în micul orăşel, în vremea aceea, aşa ceva nu se prea găsea.

Discutăm despre una, despre alta şi amintirile din aviaţie se derulează firesc. Apoi, nu ştiu cine dintre noi, a adus vorba despre cunoştinţe comune: aviatori, care nu mai sunt în viaţă. Nu era momentul, cred, şi ca urmare,

buna dispoziţie ne-a părăsit. Am tăcut amândoi. Căutam o ieşire, nu găseam nimic, ori am crezut că nu găsesc, dar am propus să ieşim în oraş, invitaţie acceptată fără reţinere.

Ne-am plimbat prin parcul aproape pustiu la ora aceea. Rar întâlneam pe câte cineva zgribulit de frig.

Am intrat să luăm un întăritor la localul micuţ, cochet, de lângă lac. N-am găsit decât Ness, care nu ne plăcea, iar ea, a propus la rându-i, o cafea naturală, acasă...

Înţelegând ce înseamnă aceasta dat fiind ora înaintată, nu era cazul să fac nazuri, aşa că am plecat în pas vioi, ţinându-ne strâns de mâini.

De la singura cofetărie întâlnită în drum, am procurat „5 stele", considerând că ceva combustibil suplimentar la bord, nu strică, mai ales că se preconiza un „zbor de noapte, în condiţii meteo-grele".

Am intrat împreună în blocul în care locuia ea. Pe scări întuneric beznă, căci automatul electric nu funcţiona, motiv ca mâinile noastre să se caute din nou.

Căldura din casă, intimitatea ce dăinuia, tăcerea, un gram de afecţiune şi bucuria revederii a două fiinţe, ce cândva s-au plăcut, a dus la încolţirea chemării dragostei.

De fapt, pentru asta ne aflam acolo. Am prins-o în braţe, i-am găsit gura fără greutate, simţindu-i fierbinţeala buzelor vii, cărnoase.

„Ai răbdare" a şoptit, apoi a dispărut în încăperea alăturată.

Mi-am turnat din sticla de „5 stele", am umplut iarăşi paharele, deşi ştiam că vor rămâne pline până dimineaţă.

Apariţia ei după un timp, m-a copleşit. A îmbrăcat ceva transparent, prin care i se întrezăreau umerii, sânii provocatori, linia coapselor... şi restul.

S-a apropiat de mine cu braţele întinse; ochi radiau o anume căutare, se citea în ei dorinţa, acea dorinţă rar întâlnită a femeii care vrea, poate, dar mai ales ştie să domine simţurile unui bărbat.

„Vino”, mi-a spus... şi totul a fost frumos.

Alarmă de exerciţiu

Fiind unitate operativă, în alarmă, făceau de serviciu, piloţii de pe avioane subsonice „Mig”-15, împreună cu toată deservirea. Se intra în tură, de regulă, la ora 6,00 până la ora 18,00 şi apoi între 18,00 până dimineaţa. După ritualul verificării mijloacelor, plictiseala îşi spunea cuvântul.

Intervalul de timp era încordat pentru piloţi şi oarecum mai degajat la tehnici. Aparent şi piloţii erau calmi, liniştiţi, dar, în realitate, gândul că dintr-un moment într-altul se putea da alarma şi trece în gradul I sau chiar decolarea, le încorda nervii şi trăiau, practic, într-o tensiune de neinvidiat.

Deci, nu mică le-a fost bucuria celor de pe „Mig”-15, când au aflat, nu se ştie de unde, că vor începe serviciul în alarmă noaptea piloţii de pe „Mig”-19. Aceasta, deoarece s-a constatat – pe drept cuvânt – că vechea tehnică de luptă trebuie înlocuită cu cea nouă, pentru a se asigura interceptarea eventualelor ţinte aeriene şi distrugerea lor în aer, indiferent de condiţiile meteorologice.

Zvonul, ca orice zvon, a avut un nucleu de adevăr şi, mai curând decât lumea se aştepta, s-a ordonat intrarea în alarmă a Escadrilei întâi. Această măsură a implicat planificări, organizări, consfătuiri, discuţii, hotărâri, într-un

cuvânt, executarea serviciului în condiţii ireproşabile, fără cusur.

Când suna soneria strident, toţi cei din alarmă săreau din locul în care se aflau, cineva striga ,,la avioane", în fuga mare îşi luau echipamentul, paralel cu luarea legăturii cu startul, cuplau contactele, ajutaţi de tehnici, care, cu un picior pe scară şi altul în vânt, făceau ce trebuie făcut şi, apoi, se cerea aprobarea pentru pornirea motoarelor.

Se auzeau voci:

– Unde mi-e casca, casca?

– Pe cap!

– Aoleu!

– Şoferul de la ,,APA-2", să vină repede, unde-i?

– Vin, vin imediat! Şi apare cu pantalonii pe vine (era omul acolo unde se duce şi regele pe jos).

– Fugi după scară, leat, ordonă un tehnic, ajutorului său, văzând că avionul nu are scară.

– N-o avem.

– Cum aşa?

– A luat-o maistrul Ionescu.

– Fir-ar să fie!

– Fixează mă, fişa, ce stai!

– N-am mănuşi, să trăiţi!

– Bag-o cu mâna goală, că te ia mama dracului!

Dacă nu se dădea ,,gaz", adică decolare, se tăiau contactele, mijloacele erau reduse la tăcere, personalul se retrăgea la baraca de alarmă, totul reintra în normal. Apoi, linişte, multă linişte, de multe ori apăsătoare, mai ales în zilele ploioase de toamnă.

Masa era adusă de la popotă, cale de câţiva kilometri, de fete

– Stela, Adriana, Coca, Crenguţa – în „trăgaci”, trimis din alarmă fără ştirea şefilor, pe barba sau mustaţa comandantului de patrulă.

– Ce avem azi la masă?

– Friptură, cotlete sau şniţele, i se răspunse.

– Noi ce mâncăm? se impacientă un tehnic gurmand.

– Fasole sau cartofi, cartofi sau fasole!

– Numai atât?

– Nu, cu murături...

– Blestem pe capul lui Ciovică (referire la şeful popotei). Siesta, după masa de prânz, era o problemă, dat fiind lipsa de paturi pentru toată lumea, aşa că băieţii erau nevoiţi să se aşeze câte doi într-un pat şi, bineînţeles, cel mai mare în grad, după un timp, dădea comanda de întoarcere cu faţa la perete! Chinul dracului!

Unii îi trăgeau cu somnul. Dar nu se putea dormi tot timpul, trebuia să se găsească câte ceva distractiv. În urma unor îndelungi căutări, isteţii, categorie ce nu putea lipsi, au început cu amenajarea curselor pentru iepuri. Deşi urechiaţii mişunau prin împrejurimi, nu se lăsau prinşi. Într-o seară, un norocos a găsit în laţ un nevinovat pui de vulpe, care nu apucase să-şi roadă lăbuţa, ci numai jumătate din sfoară.

S-a încercat domesticirea, care a reuşit în bună parte. Devenise un răsfăţat, crescuse mare, era excelent hrănit, cu peste 5500 de calorii, mânca pungaşul şi ciocolată, nu se gândea la fugă, trăia ca în sânul lui Avram şi avea o blană atrăgătoare.

Vulpoiul, era mascota celulei de alarmă, nu se mai ascundea, la pornirea motoarelor ieşea şi el afară şi-şi ţinea botul şi coada stufoasă în bătaia vântului. Se juca,

lăsându-se prins şi mângâiat de toţi. Se împăca până şi cu dulăii pripăşiţi pe acolo.

Ne-a părut nespus de rău când, într-o dimineaţă, Jorj a fost dat lipsă la apel. Toţi au făcut poliţie, căutări peste tot, şi-n pod, deşi era fără rost.

Dar, un investigator l-a bănuit pe camaradul, sergent-major, căruia, din anumite motive, i se spunea „Tuciuriul". Bănuiala a devenit certitudine, când, în iarnă, nevastă-sa a plimbat o vulpe, prin oraş, pe „farfurie", fălindu-se cu ea la gât. O fi dus-o şi prin Giuleşti, de unde era de loc!

Imprudenţă, ghinion? Pentru că, ziceau gurile rele, câtă asemănare cu blăniţa bietului Jorjică!

Se citea la alarmă, când apărea câte o carte bună, căci se mai întâmpla şi minunea asta. Lucrarea circula din mână în mână şi o frunzăreau toţi, cu mic, cu mare, începând cu gradele superioare; până o citea şi ultimul soldat, cartea era tocmai bună de dat pe foc.

Încet, încet, s-au epuizat volumele mult căutate de însetaţii de cultură şi, practic, nu mai apărea nimic nou. Ca urmare, creierul isteţilor a început din nou să fiarbă şi tot ei au propus, iar restul a aprobat, introducerea jocului de cărţi, în ciuda interdicţiilor frumos înrămate din camera piloţilor.

În felul lor, cei care executau serviciul de alarmă, trebuiau să-şi omoare timpul cu ceva. De lucrat nu se putea lucra la avioane, acestea erau pregătite, beletristica lipsea, prinderea şoşoilor nu dădea rezultate, braconajul la farurile „trăgaciului", nu renta fără riscuri evidente, muzica la difuzor era mediocră, aşa că ideea mânuirii cartonaşelor viu colorate rămăsese salvarea timpilor morţi.

Zile în şir şi nopţi fără şir se succedau prin practicarea jocurilor: tabinet (pe Cabernet, la bufetul de la blocuri),

canasta, ,,66", ,,21", nevinovatul şeptic şi altele, scoase de comandant în afara legii.

Totul, până când cineva ,,a dat cu piciorul şi s-a spart ulciorul", adică atmosfera cam de cafenea din baraca de alarmă, a ajuns la urechea lui ,,Dumnezeu" – porecla comandantului – ce fără milă a făcut un control inopinat şi i-a găsit în flagrant delict pe unii, care nefiind diletanţi, au ştiut să iasă basma curată.

– V-am interzis odată pentru totdeauna jocul de cărţi, vă bag la arest!

– ?!

– Ce jucaţi, şeptic?

– Nu, optic, răspunse, laconic, un isteţ.

– Atunci, continuaţi, zise, făcând cu ochiul.

Decolează un singuratic

Avionul, un ,,MIG"– 19 având la manşă o mână sigură, decolează în zgomotul asurzitor al motoarelor, caracteristic supersonicului, dispărând treptat în norii plumburii, care acopereau cerul.

În cabină nu se distinge decât fosforescenţa aparatelor de bord, întunericul fiind de nepătruns. Se executa un zbor instrumental, cu interceptarea unei ţinte, în condiţii meteo grele, ziua.

Solicitarea pilotului, deocamdată anonim, era la maximum, deoarece, o clipă de neatenţie în panta de urcare şi-n timpul virajului ascendent, se putea solda cu o angajare, care constituia preludiul evenimentului de zbor. Limita de viteză este o noţiune teoretică de neconceput în activitatea practică, evitată totdeauna de

omul de la manşa planorului, avionului clasic, sau cu reacţie (cu excepţia cazului când se execută voit o astfel de temă). Câte nenorociri nu s-au întâmplat, atunci când unii, au ignorat regulile stricte, ce trebuiesc aplicate în zborul fără vizibilitate.

Cândva, întunericul norilor era de temut, azi însă, aparatura ce echipează avioanele mici ori mari, constituie un ajutor preţios în realizarea celor mai îndrăzneţe pătrunderi în neant. Cu o condiţie: să le cunoşti, urmăreşti şi să le simţi ca propriu-ţi puls.

Pe măsură ce altitudinea creşte, în cabină se luminează treptat, scăzând şi încordarea pilotului. Acesta se relaxează în scaun, odată cu lumina, mai întâi opacă, apoi din ce în ce mai clară şi strălucitoare a soarelui. Norii denşi, negricioşi, turbulenţi, prin care avionul a trecut, sunt acum undeva, în urmă. Altimetrul indică 5000 metri şi urcarea continuă. Un viraj de 90° la orizontală cu revenire în panta de urcare, apoi avionul intră din nou în nori. Nişte vălătuci imenşi, albicioşi, apoi negricioşi. O pală de lumină, întunecime, iar lumină, după culoarea norilor, prin care încearcă să pătrundă palid raza soarelui.

Acele fosforescente, familiare, alb-verzui, ale cadranelor sunt stinghere, nesigure pentru pilot, care în nori resimte singurătatea. Aprinde luminile de poziţie, care-i dau o certitudine, farul incertitudine.

Înălţimea a crescut cu 1000 de metri, deci în curând va fi la 6000 metri. Încet, pilotul verifică cordonul de la tubul de oxigen, un gest involuntar, constatând că este bine pus la locul său. Zborul în general este o delectare, în nori, nu! Abia aştepţi să-i străbaţi, să ajungi la liman, în vizibilitate, fie şi la 15.000 de metri.

Lumina îşi face loc aproape instantaneu, norii sunt înlocuiţi de o ceaţă albăstruie, apoi strălucirea soarelui în toată splendoarea sa.

Sus, un albastru infinit, jos straturi de vată nemişcate, imaculate. În depărtare – dreapta, castele uriaşe. Totul în jur este o lume de basm, nu poţi rămâne nepăsător. Pilotul ştie că se află acolo, nu pentru a admira feericul, ci cu totul altul este rostul cu un „MIG"– 19, în înaltul cerului. Legătura radio cu P.C. „de acasă" îi cer câteva secunde, confirmă poziţia şi înălţimea, lăsându-se dirijat spre ţintă, care nu este departe.

Aparatele de bord îşi spun cuvântul la precizie despre funcţionarea motoarelor, viteza de zbor, înălţime şi multe altele, la precizie, pentru că nu se poate altfel.

Dirijarea spre ţintă a navigatorului din punctul de comandă este sigură; pilotul nu trebuie decât să urmărească aparatele din tablou şi să confrunte datele primite prin radio, cu cele scrise cu grijă pe „tăbliţă" la pregătirea anterioară, privitor la timpul când trebuie să zărească „inamicul", înălţimea la care zboară, folosirea forţajului dacă va fi cazul, prinderea ţintei din urmă, şi-n final, „doborârea" acesteia şi raportarea victoriei.

Da, a victoriei, pentru că un interceptor, atunci când încadrează ţinta şi o prinde în instalaţia de la bord, câştigă o nouă izbândă în formarea sa ca pilot de vânătoare, formare ce se îmbunătăţeşte zi cu zi.

Trec minute de căutări – pentru că nici pilotul din avionul ţintă nu stă cu mâinile în sân – şi iat-o! Mai întâi vizibilă pe cadranul radar de la bord şi peste puţin ochii vulturului o distinge printre norii aceia fantastici, dar sus, mult mai sus. Este nevoie de forţaj pentru a o ajunge din urmă. Cuplează forţajul, se măreşte viteza,

ţinta devine din ce în ce mai clară, iar când distanţa este cea convenabilă, pilotul, cu un calm desăvârşit, execută operaţiile de încadrare în colimator şi apasă butonul de pe manşă. Este sigur că ţinta a căzut şi se mândreşte cu asta, atunci când comunică prin radio „ţintă doborâtă".

Urmează o degajare spectaculoasă pe o aripă într-un unghi pronunţat, pe care n-are cine s-o vadă; apoi pilotul luând capul compas spre casă, calculat dinainte la sală, începe reintrarea în nori. verifică înălţimea, combustibilul şi cronometrul – ştie el, de ce.

Ca şi anterior, la urcare şi de data aceasta, în coborâre, radiocompasul acordat pe staţiile terestre, radiogoniometrul automat de bord, busola şi alte aparate de orientare ori navigaţie aeriană, contribuie la menţinerea traiectului şi spargerea plafonului, cu ieşire pe direcţia de aterizare.

Întoarcerea spre aerodrom este precedată de dispariţia luminii strălucitoare a astrului atotcuprinzător. Trecerea prin vălătucii de vată îl impresionează, mai ales contrastul alb-cenuşiu-negru pregnant în cabina de pilotaj. Din nou întuneric! Acele indicatoare ale aparatelor radiază o slabă lumină, gradaţiile devenind vizibile. Pilotul simte din nou singurătatea şi aprinde lămpile de poziţie. Aşa e mai bine!

Minutele se succed..., acum avionul va trebui să iasă iarăşi la lumină, primul val de nori fiind depăşit.

A ieşit pe nesimţite, are lumină suficientă ca să verifice poziţia, timpul, combustibilul, turajul motoarelor; cel de la manşă ştiind că după reintrarea în al doilea strat de nori şi ultimul, urmează ieşirea la verticala aerodromului.

Staţiile terestre transmit datele absolut necesare. Pilotul cunoaşte în permanenţă unde se află şi ce are de

făcut; totul se desfăşoară sigur. Bineînţeles, că încordarea, nervii, tensiunea nu întârzie să reapară – este o reacţie firească dealtfel – dar pentru un scurt interval de timp, întrucât la 600 de metri de sol avionul iese definitiv din nori, lumina atât de dorită reintră în drepturi.

Se fac unele corecţii, apoi o trecere triumfală la verticala aerodromului cu motoarele în plin, impune respect celor care privesc de jos.

Turul de pistă se execută regulamentar şi avionul vine apoi la aterizare.

La linia de avioane se opreşte; turbinele se liniştesc, tehnicul pune scara, îl ajută pe pilot să se dezlege şi să coboare...

Căpitanul Tache Dumitru este mulţumit de rezultatele muncii sale, îl trădează zâmbetul ce i se citeşte pe faţă.

Reîntâlnirea

Într-una din zile, a venit un ofiţer superior, cu funcţie de răspundere de la eşalonul superior, cu care eram prieten. L-am dus cu ,,K"-ul meu spre unitate, deoarece l-am găsit la gară, aşteptând un mijloc de transport în comun.

După salutul de rigoare, l-am întrebat:

– De ce stai de unul singur, pe aici, prin gară, se vede de la o poştă că eşti străin de oraş?

– Nu-i nici o problemă.

– Ba este. Vezi dacă nu cunoşti obiceiurile locului?

– Zău? Şi, mă rog, despre ce-i vorba?

– Păi, noroc c-am venit eu. Ia uită-te pe peron, la fetele alea două, alea cu fustiţe, „rezervoare suplimentare” şi „şanuri” pe măsură, le vezi?

– Da, par de calitate.

– Ştii ce-i cu ele, aici, la ora asta?

– Aşteaptă vreun tren, probabil.

– Pe naiba! Vreun fraier, căruia să-i ofere găzduire, nu la oricine, numai la aviatori, noi sosiţi în garnizoană, ofiţeri superiori, aşa ca tine...

– Auzi, dom’le?!

– Da, da, e întocmai cum îţi spun. Vrei să te convingi, hai spre ele.

– Nu, mulţumesc, nu fumez ţigări străine. Dar că veni vorba care-i povestea?

– De ani de zile, domnişoarele din oraş, poate unele văduvioare, direct interesate în realizarea unui mariaj, pentru a nu le lua altele înainte, dat fiind concurenţa, când se află de sosirea vreunui aviator la gară, sar ca iepurii în bătaia puştii, pentru a face cunoştinţă, oferind mai întâi spaţiu locativ, după aia ştii şi tu ce. Apoi, de aici şi până la ofiţerul stării civile, nu-i decât un pas. Cam aşa s-au însurat unii, pe la noi. Apropos, te-ai căsătorit?

– Nu, încă nu, mai am timp, sunt tânăr.

– Păi, ce-ar fi să atacăm la rasul solului; dacă n-ai naş, mă ofer voluntar.

– Fugi de aici. Eu îs însurat cu aviaţia!

– Bună şi asta, dar nu-i de-ajuns. Dar dacă eşti celibatar convins, n-am ce-ţi face. Hai la unitate!

Am oprit în centrul oraşului.

Pe „farfurie”, lume multă, fiind zi de iarmaroc. Oltenii, oameni cu cap, îşi valorificau produsele de câteva ori pe

an, fără să-şi dea haina de pe ei, cum fac semenii mei de pe meleagurile natale.

– Şoseaua către aerodrom e blocată; un timp vom aştepta. Să mergem în parc, la Valerică, îl ştii?

– Nu.

Aici, o zăpuşeală de se usca limba-n cerul gurii. Trecem pe lângă restaurant, era aranjat şi mult mai curat ca altădată. Îl ştiam pe şeful de sală, care acum servea afară, între pomi, unde amenajase un fel de grădină de vară.

Ne-am uitat unul la celălalt, eu şi prietenul meu de la eşalonul superior şi ne-am înţeles din priviri ca între militari de carieră.

L-am chemat pe şefu' Valerică, băiat deştept, care ştia ce trebuie să ne aducă: puţin şi bun!

Un creier pane, câteva perechi de momiţe, două blonde reci cu guler ne-au refăcut forţele. Acum puteam pleca spre a înfrunta canicula de pe aerodrom.

A condus „K"-ul colonelul. Am înţeles că nu suporta să fie în tandem pe locul din spate al motocicletei, când intra în cazarmă, era un drept al lui, deşi n-avea carnet de conducere. A oprit la comandament, unde nu era decât grupa operativă din punctul de comandă; „Dumnezeu", alias comandantul, conducea zborul unei escadrile.

Am pornit pe jos prin iarba proaspăt cosită, care, în bătaia soarelui, emana un miros dulceag, plăcut, a fânului strâns de ţărani pentru iarnă. Pe lângă staţia „P-30", către hangar, până la „zebră" scurtam mult drumul, care devenise sufocant din cauza căldurii, ce în ziua aceea ridicase mercurul termometrelor la peste 32° C.

La capătul pistei, am aşteptat o patrulă ce cobora pe pantă, timp în care, prietenul meu, a scos din buzunar nişte bani, zicându-mi:

– Uite, partea mea pentru consumaţia de la Valerică.

– Nu-i cazul, ai fost invitatul meu, rândul viitor...

– Te rog să-i iei. Fără comentarii.

Scurt ca la armată. Uitasem că omul avea concepţii filo-germane, plătea consumaţia, nemţeşte.

A venit spre noi, trecând peste câmpul înmiresmat, maşina lui „Dumnezeu" care, bineînţeles, fusese înştiinţat de prezenţa „eşalonului superior" pe domeniile sale.

S-au discutat problemele legate de venirea colonelului la noi – verificarea unor piloţi în vederea trecerii pe alt tip de avion – treabă ce se va realiza în două-trei zile. Ambii au căzut de acord asupra celor în cauză şi au stabilit programul. Apoi, cel sosit, s-a retras la odihnă, nu înainte de a-mi spune dorinţa lui de a avea şi o şedinţă de vânătoare, în care scop îşi adusese o piesă rară, căutată de mulţi din suita Dianei.

După isprăvirea treburilor, colonelului îi mai rămăsese o jumătate de zi liberă. „Trăiască libertatea!" mi-a spus şi, fără a pierde vremea, iată-ne călare pe motocicletă, gonind spre sud, la Dunăre, pe o şosea plină de un strat gros de colb, în căutarea himerelor, pentru că eu nu speram să vânăm ceva, chiar dacă el avea puşca aceea grozavă, ce-o ţinea în tocul de piele agăţat pe umăr.

Mergem să vânăm păsări, fiind sezon, mai precis, el, să împuşte ceva, căci pe mine nu mă prea atrăgeau asemenea îndeletniciri. Îmi era milă să iau viaţa unor vietăţi nevinovate, ce, în fond, nu mă stinghereau în nici un fel!

O bătaie puternică pe umăr mă determină să pun o frână bruscă şi să trag motocicleta pe dreapta.

– Ce s-a întâmplat? Încă n-am ajuns la Dunăre.

– Uită-te acolo, ce vezi?

– Păi, parcă-i nişte stuf.

– Dar prin stufăriş?

– Apă, smârcuri, poate şi păsări.

– Raţe. Ascultă ce fac.

Se auzea, într-adevăr, un măcăit, care lui îi plăcea grozav, de-i palpitau nările, ca lui Pluto, iar pe mine mă lăsa rece!

– Hai până acolo!

– Cu motorul?

– Ce dracu', pe jos! Şi fii atent să nu le sperii!

– Ce trebuie să fac?

– Ţine-te după mine şi fără zgomot... Mergi tiptil şi aplecat.

– De ce nu mersul piticului?

Ajunşi la trestii, înaintăm pe furiş pe un fel de potecă bătătorită, care se sfârşea la marginea unei bălţi. Calc auirea, îmi pierd un pantof, mă întind după el şi cad în apă, aşa îmbrăcat cum eram.

– Hopa, ofiţerul! se amuză ,,eşalonul superior", izbucnind într-un râs zgomotos, uitând unde se află şi speriind raţele.

– Gata, aici am vânat, îl ironizez la rându-mi, ieşind din mocirlă, necăjit că îmi murdărisem bunătate de blue jeans, pe atunci o raritate, procuraţi din pachet, pe căi mai puţin accesibile.

– Până te usuci, facem o pândă, lăsăm păsările să se reîntoarcă la locul lor şi să vezi atunci pleaşcă.

– Erau raţe? întreb neîncrezător, pentru că, de fapt, nici unul din noi nu le zărise, ci le auzisem măcăitul şi fâlfâitul aripilor, când s-au speriat.

– Veritabile, sută la sută.

Am stat la pândă mai bine de două-trei ore. Mi-am uscat veşmintele, iar el a pândit; apoi ne-a luat somnul. Când, într-un târziu ne-am trezit, mai întâi el şi pe urmă eu, era nervos, pufăia din ţigările lui tari şi urât mirositoare.

– Ei, s-au reîntors răţuştele?

– Ai răbdare, ce crezi, la vânătoare e ca la meci?

– Nici pomeneală, dar să stăm aşa până ne creşte barba?

– Unde găsim un vin bun? La o raţă friptă merge un Cabernet sau Pinot noir...

– N-ai grijă, găsim în zonă; pe aici sunt producători de „buturugi”!

– Sst! Vin raţele, le auzi?

– Da. Sunt pe aproape!

– Uite-le, dom’le, uite-le lângă sălcii, le vezi?

– Parcă ar fi ceva.

– Hai acolo, uşurel!

– Mulţumesc, eu nu mai vin, aştept.

– Bine, mă duc singur; dă-mi puşca!

I-o dau. Pleacă. Intră în viteză, adică-n pas alergător, cu corpul într-o poziţie caraghioasă, căci îl încurca burta cu cele două rânduri de şunci. Îmi venea să strig: „Avion inamic”, dar l-am iertat, căci reflexul militar i-ar fi dictat să se arunce la pământ.

A dispărut de multişor între sălcii, după aprecierea mea ar fi fost cazul să aud împuşcăturile, dar zic că, dacă

am venit la vânătoare, trebuie să fiu calm, îngăduitor, aşa că aştept.

După un timp, aud două focuri de armă, trase aproape în acelaşi moment şi o exclamaţie, care însemna victorie.

Fug spre locul crimei, bucuros nu pentru vânătoarea reuşită, ci la gândul că, în sfârşit, vom pleca de acolo, mai ales că ţânţarii nu ne-au menajat.

Îl văd pe amicul meu ieşind dintre sălcii! Jubila, ţinând într-o mână puşca, fumegând încă, şi-n cealaltă, nici mai mult nici mai puţin de patru păsări – spun păsări, deoarece nu aduceau a raţe sălbatice. Am pălit, amintindu-mi de vremea irosită de pomană.

– Uite, n-am stat degeaba, vezi ce raţe grase am împuşcat?

– Grase, da, dar că-s raţe, mă cam îndoiesc.

– Vezi că rămâi aşa; astea sunt o specie aparte, din cele nemţeşti.

– Ei, dacă-s de import?!

– Aşa-i, acum gândeşte-te unde mergem să le prăjim.

– Nici o grijă!

Ne-am întors spre aerodrom şi am oprind în comuna Deveselu, la un cetăţean pe care-l cunoşteam de mult. Nu era acasă, un puşti, curăţel şi cu sandale în picioare, din vecini, ne-a spus că ,,Nenea e peste drum, la cooperativă". L-am trimis să-l cheme.

Am aşteptat cu ,,raţele" frumos puse pe şaua motocicletei, iar puşca de vânătoare alături. Vânătorul îşi lăsase la vedere cartuşiera şi nu-şi mai încăpea în piele. De la o vreme, am sesizat pe feţele trecătorilor un zâmbet suspect, care aducea a ironie, dacă nu a bătaie de joc. N-am spus nimic, dar am înţeles ce vânător am lângă mine.

Tocmai când intenţionam să plecăm în altă parte, apare şi săteanul. Oltean împământenit, om aşezat, bun gospodar, familist, fire prietenoasă. Îl chema Nicola.

Fac prezentările şi-i spun pentru ce am venit la el.

– Poftiţi, poftiţi în casă, daţi-mi vânatul să-l duc neveste-mi.

I-am dat cele patru ,,raţe". Acelaşi zâmbet ca al trecătorilor de pe uliţă.

– Măi, nea Mărine, dar, un vin, găsim la dumneata?

– Vine băiatul, spuse el, făcând pe ospătarul.

Ne aşezăm în curte, la o masă potrivită pentru noi, vine gazda cu o carafă plină ochi, ne toarnă-n căni vinul rubiniu, rece şi gustos.

– Sănătate şi numai bine!

– Să trăiţi şi mult noroc la vânătoare, data viitoare.

– Cum data viitoare? sare amicul meu.

– Păi alea nu-s raţe!

– Nu-s raţe? Dar le-ai dat nevestei tale să le frigă!

– I le-am dat pentru mâţe, nouă ne taie nişte raţe de curte.

– Raţe de curte...

– Bune şi astea, zic, şi izbucnim cu toţii în râs.

Curios din fire, ca urmare a felului meu de a fi, nu las nimic neelucidat şi profitând de neatenţia ,,eşalonului superior", îl întreb pe nea Marin ce-au fost păsările alea vânate, de-a săturat mâţele cu ele.

Răspunsul m-a dat gata; răposatele erau lişiţe leşeşti.

În aviaţie, emoţiile nu dispar niciodată

Pentru zborul de noapte se luau măsuri speciale, mijloacele A.T.N.A. trebuiau să fie disponibile, balizajul electric asigurat în totalitate, iar cele două proiectoare, erau de neînlocuit. După instalarea startului, în amurg, se încercau aceste mijloace şi o ultimă verificare se executa după lăsarea întunericului. Abia, când toate actele premergătoare se terminau, aprinderea la „zebră" a becului roşu, marca începerea zborului.

Pregătirea anterioară, dădea piloţilor, posibilitatea să ia cunoştinţă de tema pe care urmau s-o execute, la ce baremuri, cum trebuiau să procedeze în vreo situaţie sau alta, într-un cuvânt fiecare ştia totul. Nu se admitea nici un compromis. Orice abatere de la disciplină putea atrage după sine declinul, pe care nu-l dorea nimeni.

Teamă de avion nu exista – altfel nu ne-am explica prezenţa în aviaţie – dar fiecare din noi, am simţit „ceva", înaintea oricărei decolări pentru un zbor de noapte, mai ales în condiţii meteo grele. Acest ceva nu se numea frică, ci o strângere de inimă, care apărea o clipă şi se stingea pe parcurs, era un lucru firesc, omenesc, trăit de toţi zburătorii. Apărea la urcarea în carlingă, când deveneai altul, pentru o secundă, două, trei. Te aducea la realitate aşezarea în scaun, legarea chingilor paraşutei, punerea contactelor la pornirea maşinii de zburat. Te liniştea treptat fosforescenţa alb-verzuie a aparatelor de bord. Uneori te liniştea tehnicul de lângă tine, care cu un sfat sau o părere ajuta mai mult ca oricând. Alţii tăceau. De ce? Erau şi ei sub imperiul emoţiei? Da, asta era, emoţia şi nimic altceva.

Orice om, este emotiv într-o măsură mai mare sau mai mică, piloţii încadrându-se în ultima categorie. Problema este, când dispare emoţia? După unii la urcarea în avion, după alţii imediat ce ai decolat şi bineînţeles eşti la înălţimea de siguranţă. Principalul că dispare atât la un zbor de zi, cât şi la unul de noapte, când, urcat în carlingă vocea cam ştrangulată se aude la difuzorul din ,,zebră":

– Permiteţi rulajul pentru decolare.

– Permit rulajul şi intrarea pe ax.

Asta era clipa cea mai dorită înaintea ridicării de la pământ, pentru executarea unei misiuni de noapte.

Ştiindu-te pe pista principală, cu vântul în faţă, orientat de zecile de becuri roşii, galbene, albe, ce formează balizajul, gata să-i dai drumul în neant, aşteptând ordinul venit prin eter, sunt secunde ce par minute.

– Decolează!

Atunci, din instinct sau printr-un reflex, presezi pe maneta de gaze spre înainte, lucrând adecvat cu manşa şi palonierul, concentrat la maximum pentru a executa restul comenzilor, care compun decolarea unui avion supersonic, până ce laşi totul în urmă şi aştepţi să se întâmple ceva. Dar nu se întâmplă nimic şi abia atunci, aşa cum zic mulţi, te linişteşti şi-ţi intri în formă.

– 108, control, spune la un moment dat conducătorul zborului.

– Aud bine, răspunde 108.

– Eşti la 120 de casă.

– Confirm.

Am coborât din ,,zebră" şi m-am dus la staţie, unde, stând lângă operator, urmăream deplasarea lui 108 pe ecranul radarului. Exista şi aici o derivaţie radio. Mi-am

pus-o la urechi, în aşteptarea dialogului dintre pilot şi navigatorul din P.C., privind pe tub, punctul luminiscent ce reprezenta avionul în zbor.

Ce-o fi făcând pilotul singur în înaltul cerului, în plin întuneric, eşti tentat să te întrebi? Ei bine, de la bun început trebuie spus că nu e singur, toţi, dar absolut toţi cei ce asigură navigaţia, sunt alături de el pilotul, omul care face totul, inclusiv riscul (căci există un risc) pentru a se antrena şi reuşi să se perfecţioneze ca interceptor de noapte. Zborurile anterioare, în D.C. cu instructorul îl ajută mult.

El ştie la precizie ce are de făcut, şi-a însuşit tema la pregătirea misiunii, iar acum în aer, aplică teoria, acţionând practic, aşa cum este necesar, fără greş. A greşi, înseamnă a-ţi mări procentajul riscului, or nimeni nu doreşte aşa ceva. Unii, au riscat poate, fără rost şi nu ne-a rămas decât amintirea lor. Nu s-a descurajat nimeni, am mers mai departe, atât cât se putea, eliminând riscul, socotindu-l un balast inutil. Oare aşa să fie?

Tresar, când aud în căşti:

– Gazul, 108?

– 1000!

– Unde te afli, ştii?

Omul, pilotul, răspunde că ştie, dar cere imediat o confirmare din partea P.C. (Punctul de comandă), care să-l liniştească, să-i calmeze nervii mult prea încordaţi. În zborul de noapte în condiţii meteo grele, simte nevoia să schimbe o vorbă cu cei de jos, iar dacă n-o poate face – căci trebuie să fie disciplinat să nu vorbească fără rost – îşi spune sieşi ce să facă pe mai departe, în respectarea schemei de zbor.

Alteori, fiind vânător-interceptor, nu are prea mult timp la dispoziţie, trebuie să execute dirijarea celor din P.C., care-l conduc spre ţintă, la interceptarea ei, de fapt scopul final al misiunii sale.

Noaptea, în grele, spargerea plafonului este o chestiune de timp, timp măsurat în secunde, când deasupra norilor e singur, învăluit în mantia întunericului. Sclipirea stelelor mii şi mii, pe care nu stă să le numere sau să le admire, ar fi absurd, îi folosesc prin poziţia lor, a celor pe care le ştie de la orele de astronomie: Carul Mare, Mic, Calea Lactee. Se disting la înălţime mult mai clar decât la sol. Foarte bine, este în interesul şi avantajul pilotului, dar nu-i de ajuns.

Zborul este condus de cei din P.C., care au un permanent contact cu pilotul, indicându-i ce direcţie să ia după interceptare, ori să devină ţintă pentru instruirea altui vânător.

Manevrele se succed cu repeziciune, pilotul este mereu în criză de timp, scurgerea acestuia şi a gazului nu îl iartă. Aparatele de bord sunt prietenele lui, de care nu se poate despărţi, iar dacă ar face-o ar greşi mult şi l-ar costa şi mai mult. În condiţii meteo grele, noaptea are nevoie de prietenia lor, mai mult ca oricând. Ce s-ar face el, pilotul, fără această prietenie? Probabil nu s-ar putea descurca deloc, indiferent de gradul de pregătire al fiecăruia.

Dacă spărgând în sus şi-a dat întâlnire cu Luna, aceasta este ca o binefacere. Astrul care a fascinat secole omenirea, îl tulbură, dar în acelaşi timp îl şi linişteşte pe zburătorul solitar. Acum are sentimentul omului, care nu este singur în neant. Dar nici acesta nu poate ţine mult,

deoarece urmează alte manevre menite să-l aducă din nou pe Pământ.

Până la o anumită distanţă şi înălţime, este condus de către navigatorul din punctul de comandă al bazei de decolare, însă pe măsură ce se apropie de casă, şi-n special când nu mai are mult până la aterizare, trece pe canalul staţiei de radio al startului, fiind preluat în vederea dirijării, de către conducătorul zborului din „zebră".

Acesta, direct răspunzător de acţiunile sale, pilot la rândul lui, procedează cu tact atunci când situaţia o cere şi cu mult calm, pentru a impune acelaşi ritm celui care vine la aterizare.

Iniţiativă tinerească

Locuinţele cadrelor, indiferent de specialitate, erau amplasate aproape de aerodrom, într-o pădure nu prea deasă şi nici prea mare, în care creşteau în sălbăticie stejari, salcâmi, arţari şi, mai ales plopi.

Nu lipseau, aşadar, „escadrilele" de ţânţari, formaţi pentru zborul de noapte şi vai de aceia care nu aveau la fereastră vreo împletitură fină sau alte mijloace de protecţie, căci, a doua zi dimineaţa, nu se puteau prezenta în faţa frontului, la program în unitate, ori la câte o întâlnire galantă, seara în oraş.

Blocurile, frumos rânduite pe o parte şi alta a arterei principale, ofereau ochilor o privelişte plăcută, atunci când, obosiţi, ne întorceam acasă pentru odihnă şi recreere.

Familiştii, în marea majoritate, se bucurau de multe privilegii, spre deosebire de burlacii nehotărâţi sau

cavalerii tomnatici, căci era şi din aceştia. Pe cei din prima categorie îi aştepta o masă caldă şi un şpriţ rece, vin negru de buturugă, procurat pe mai nimic, de la ţăranii din Deveselu ori Comanca. Apoi, momente de destindere conjugală, sau la club, unde se juca de regulă biliard, pariindu-se pe câte o bere, două, trei... Partidele se prelungeau până când şeful amintitului centru, ,,de cultură", el însuşi prieten bun cu Bachus, anunţa ,,ora închiderii".

Nu-mi plăcea la club, practic nu aveam ce face. Nu jucam biliard, iar puţinele mese de şah erau monopolizate, fără drept de apel, de către unii veterani, ce pretindeau felurite competiţii cu cupe câştigate, dar pe care nu le văzuse nimeni niciodată.

Îmi luam motocicleta – o amărâtă de K-175, cu doi iepuraşi montaţi pe rezervor – şi plecam în oraş. Mulţi făceau la fel, mai ales celibatarii, ,,plictisiţi de moarte" la blocul şi camera unde erau nevoiţi să trăiască izolaţi, datorită unor anumite prejudecăţi, ce sălăşluiau în mica colonie.

În oraşul învecinat Caracal, găseai câte ceva de făcut: vizionarea unui film, uneori a unui spectacol de teatru, cumpărături, plimbări în centru ,,pe farfurie" învârtindu-te până ameţeai şi, pentru revenire la normal, per-pedes pe strada Îngustă cunoscută de localnici drept strada Largă. Mai erau şi alte minuni, la acea vreme, în oraş: morga pe strada Învierii, cimitirul pe Drumului Viilor (în înţelesul celor vii), puşcăria pe strada Libertăţii, pompierii pe strada Focului. Unii – cei mai recent veniţi în unitate – mergeau prin gară, unde ,,domnişoare" fel şi chip, sperau, mai devreme ori mai târziu, la un mariaj, în cel mai ferice caz. Principalul era să treacă timpul, care,

de multe ori, mai ales toamna, era monoton şi fără vreo perspectivă.

– Ce-ai făcut în târg? auzeai la coborârea din autobuzul local, cu cap de linie la blocuri.

– Mai nimic!

– Atunci de ce te-ai dus?

– Aşa, poate se întâmpla minunea cea mare!

– ?!

Vara, pădurea din jurul locuinţelor, rezerva locuri destul de pitoreşti, unde puteai sta la umbra unui stejar rămuros, ori culege ciuperci comestibile, ce creşteau în voie după ploaie, sau împuşca ciori, dacă aveai cu ce. Din păcate, alt vânat nu-ţi sărea în cale.

Dar, vânătorii tot vânători, fie în zbor, fie la sol. La un moment dat, bieţii iepuraşi părăseau liniştea pădurii, aventurându-se peste aerodrom. Atât le-a trebuit. Aici pândeau ochii atenţi ai ,,braconierilor", care, ademeneau cu farurile ,,trăgaciurilor" (autocamioane speciale folosite la tractarea avioanelor) şi-i goneau pe pistă până le ieşea sufletul şi de aici sfârşitul în frigări confecţionate ad-hoc.

De bine, de rău, familiştii aveau de lucru pe lângă casă, sau pe lângă neveste, dar ce făceau cei ce locuiau în blocul burlacilor?

Ei, aici e aici! În camere suficient de ,,spaţioase", dar nu şi confortabile, îşi duceau traiul şi piloţii ori tehnici de avion, celibatari. Majoritatea în serile ploioase de toamnă, citeau ori încercau s-o facă, în cazul că nu erau doborâţi de Moş Ene, organizau câte o partidă în patru, pe sunători, iar alţii, dormeau. Erau mulţi restanţieri la somn, din vară, când făceau pe trubadurii pe sub

ferestre dosnice, iar dimineaţa nu mai dădeau pe acasă, ci „aterizau” direct pe aerodrom.

Câţiva, certaţi cu lenevia, în ciuda ploilor negre, mohorâte, se deplasau tainic în oraş, găsindu-şi refugiu în locuri numai de ei ştiute, la câte „o piatră”, cum se obişnuia să se spună. Se mai schimba o vorbă de duh, se bea o cafea-două, se asculta muzică bună, la modă fiind Gloria Lasso, Rita Pavone, Harry Belafonte, şi timpul trecea. Cei norocoşi acceptau, fără a fi mofturoşi, invitaţia gazdei de a rămâne peste noapte acolo „ca să nu-i ude ploaia pe piloţi”.

Dar prea puţini erau aceşti privilegiaţi, invidiaţi de grosul trupelor, care-şi trăiau veacul în bârlogul lupilor, alias blocul burlacilor din cartierul cu locuinţele aviatorilor.

De necrezut, însă existau în rândul acestor locatari şi băieţi „cuminţi”, ce-şi procurau cărţi interesante şi citeau pe rupte. Nici tu biliard la club, nici tu un raid prin oraş sau o şuetă blondă, ci retraşi, chiar misterioşi. Amatori care să facă pe detectivii particulari, au apărut.

– Ce-o fi cu Mitică?

– Citeşte şi stă acasă, răspunde cel interpelat.

– Bine, bine, dar nici după cărţi nu se duce, întrebarea e, cine i le procură?

– Ei, aici e aici, vom vedea noi ce-i cu enigma asta!

Şi s-au pus fraţii pe treabă. Prin nu ştiu ce mijloace, în orice caz nu din arsenalul lui Sherlock Holmes, au aflat că pustnicul nu era chiar aşa de retras cum înşelau aparenţelor. Bietul de el, nu reuşea să citească toate cărţile pe care i le aduce, sub formă de împrumut, o fată brună, ce sosea cu autobuzul gară-blocuri, la vremea cinei.

„Detectivii” au depistat-o cât ai bate din palme, i-au luat urma şi au văzut-o coborând printre primele din maşină. Apoi, fuga-fuga pe o potecă direct din şosea până la uşa secundară a blocului cu pricina. De aici, ia-o de unde nu-i! Neavând câine poliţist la îndemână, au renunţat la urmărire, dar, analizând probabilităţile, au dedus că intrusa a dispărut în camera lui Mitică, care a luat-o sub aripa lui ocrotitoare de zburător.

Până la urmă, căsătoria cu bibliotecara voluntară a pus capăt acestui anonimat şi nimeni nu-şi mai pierdea timpul pe la uşa altuia.

Iată că, într-una din zile un afiş cât roata carului, a fost fixat pe uşa clubului de la blocuri. Ce-o fi? Se dă ceva? Ne cheamă la lecţii politice? se întrebau alarmate soţiile. Nimic din toate acestea! „Mare bal, mare, veniţi cu mic cu mare, e mare sărbătoare!”. Aşa suna afişul, scris cu litere de-o şchioapă.

Ce s-a întâmplat de era invitată toată lumea? Până atunci, se mai organizaseră baluri la club, având acces numai familiştii, cel mult o cumnată-două, fete mari, venite la rude, de la ţară, în speranţa unei căsătorii cu vreun aviator burlac, tolerat în sala de dans.

De obicei, burlacii se adunau la bufet, unde puteau bea în tihnă o bere sau „Cabernetul” acela, câştigat „cinstit”, pe pocher, la celula de alarmă. Dacă vreunul, ceva mai îndrăzneţ, deschidea uşa şi se furişa în sală, era imediat reperat, fixat de ochii soţilor geloşi, urmărit în toate mişcările, până ce bietul om simţea că-i în colimator şi ieşea pe unde intrase. Celibatarii, erau suspectaţi pentru anumite motive de către cei însuraţi, date fiind unele precedente, care au fost viu comentate atunci, nu acum, după atâţia ani.

Afişul în cauză a fost scris frumos, în culori vii, ţipătoare, încadrat de perechi de dansatori în ţinută de gală, partenerele fiind blonde, asta aşa, pentru a fi în ton cu moda zilei.

Când se organiza dans la blocuri, aceasta se realiza fără reclame prealabile, prin metoda ,,de la om la om", ceva restrâns, sui generis: ,,noi, familiştii".

Bastionul, era bine apărat, bărbaţii stăteau la creneluri şi încă de departe cei necăsătoriţi erau hăituiţi, fără a putea careva să se laude cu vreo cucerire. Îşi apărau oamenii feuda, temându-se să nu se repete istoria, privind tendinţele de infidelitate pe ici, pe colo.

De aceea, tinerii piloţi şi tehnici, adminstrativi şi alţii, citind afişul, au fost, dacă nu stupefiaţi, cel puţin miraţi la cota cea mai înaltă.

Toată lumea aştepta ziua sau, mai precis, seara marelui ,,bal mare", ca pe nu ştiu ce eveniment: se vorbea despre o surpriză, bufet bine asortat, tombolă... ,,Auzi dom'le, tombolă, ce-i aia?" se întrebau unii. Apoi, dansul inimioarelor, al domnişoarelor... ,,de unde domnişoare?" se întrebau alţii, în feudă nu existau trufandale. ce se întâmplă, s-a întors lumea cu dosul în sus?

– Ce-o fi cu balul ăsta, în ziua respectivă nu-i nici o aniversare, nici o sărbătoare, e o sâmbătă obişnuită şi atât.

– O fi vreun sfânt, veni o părere.

– Doar Sfântul Sisoe.

– E balul tineretului, după cum scrie în afiş.

– Care tineret?

– Cum care tineret? Al nostru, din unitate. De când sunt eu aici, observ că-i primul bal organizat de tineri. Până acum clubul era monopolizat de familişti, ca să nu

spun ,,bătrâni”. Tinerii în oraş, la ,,Casa Armatei”, parcă aşa s-a spus, nu?

– A fost de mult.

– Da, atunci de ce nici un tânăr nu este văzut la celebrele serate dansante, sau, mai bine zis, dansante sărate.

– Măi, în fond, tu de partea cui eşti? A noastră, ori a burlacilor?

– Eu sunt divorţat, deci neutru.

– Las’ că te însor eu!

– C-o cumnată, nu?

– Ai ghicit, am trei, aşa că poţi să-ţi alegi ce-ţi place. Marfa a-ntâia, neamule!

– Vin toate trei la ,,Mare bal, mare?

– Ştii că-i o idee? Dau un telefon la Videle şi dacă le spun despre ce-i vorba, le avem aici cu patru zile înainte.

– Vreo soră n-ai? făcu o anumită aluzie un pişicher.

– Fii atent, că imediat miroşi a mort, îţi aplic una... îl aduse la tăcere pe infam, cel cu multe rubedenii la Videle.

În sfârşit, sosi, sâmbăta mare, (nu aceea dinaintea Paştelui, ci sâmbăta mult aşteptată, cea cu balul). Programul, în unitate, s-a terminat cu câteva ore mai devreme, acei ce locuiau la blocuri plecând fără a mai servi masa, iar cei din oraş au intervenit la şeful spatelui, pentru un autobuz, cu plecarea de pe ,,farfurie”, din centru.

Erau deja orele înaintate, bufetul pe poziţii, grătarul idem, orchestra îşi intrase în rol, băieţii – amatori dintre militarii în termen – cântau cât puteau de frumos, staţia de amplificare fiind dată la maximum, de se auzea cale de şapte sate, luminile ardeau în regim neeconomic...

(avea balta peşte). Nimeni nu-şi semnalase însă prezenţa, dar se ştia că doamnele erau pe după perdele să vadă ce trebuie văzut, adică cine trece, cum este îmbrăcată Elenească, ce coafură şi-a făcut Mazileasca, dacă are pantofi cui Protopopeasca... probleme feminine de când lumea!

Gheaţa au spart-o, cei sosiţi cu autobuzul din oraş, de pe ,,farfurie", un amestec de celibatari şi însurăţei fără copii, raport de forţe ,,jumi-juma". Cei de după perdele şi-au dat coate, bărbaţii au luat una mică, ca să-şi facă curaj, iar doamnele, fierbându-şi câte o cafea naturală, ca să prevină starea de somn, ce le-ar fi putut cuprinde la un moment dat, în timpul balului.

Încet, încet, ocolind pe după blocuri, veteranii clubului se deplasează, simandicoşi şi gravi, spre sediul cultural, pentru a-şi face rost de locuri, bineînţeles, lângă orchestră, sau cât mai departe, cum se cuvenea, după grade şi funcţii.

Dar ce făceau cei de la blocul burlacilor, care lansaseră cuvântul de ordine ,,dunga va fi dungă" la pantaloni? Nici o mişcare... tocmai ei să nu participe? Doar n-or fi stând şi ei pe la geamuri? (unii nu aveau perdele) sau îşi lustruiau nasturii la uniforme; asta se practica în şcoala militară!

Claxonul unei maşini, mult prea strident, atrage atenţia şi privirea tuturor burlacilor, spre artera principală; un al doilea autobuz, despre care nu se deţineau informaţii, trece, mergând încet, spre staţia terminus: ,,Clubul Aviatorilor".

Se disting chipuri de fete blonde, brune, ondulate, tunse scurt, în uniforme şcolare sau rochiţe de împrumut, fete tinere, drăgălaşe, suave, dulci, eleve de la Liceul Agricol,

dintre cele ce ne ovaţionaseră când sărisem cu paraşuta, astă-primăvară.

Burlacii şi cavalerii tomnatici le-au reperat, când autobuzul a trecut prin dreptul blocului lor şi, ca la comandă, izolat ori în grupuri, au ieşit din bârlog, luând cap-compas clubul.

Aceasta era, deci, surpriza marelui bal, mare. O treabă gândită în cadrul unui comitet de organizare, urmărindu-se bifarea, undeva, a unei iniţiative tinereşti.

Nici n-au apucat fetele şi corpul didactic să coboare, că tinerii zburători şi nezburători, dar toţi aviatori, au început să-şi facă de lucru prin imediata apropiere a domnişoarelor, fiecare încercând să depisteze vreo cunoştinţă, sau, galanţi, să ajute la coborârea din mijlocul de transport în comun.

Burlacii, cei tineri dădeau târcoale frumoaselor de vârsta lor, iar cavalerii tomnatici atacau pe flancuri şi la joasă înălţime escorta fetelor, în persoana distinselor profesoare, respectiv sfioaselor văduvioare.

Dar, aproape toţi, stăteau pe afară şi mai nimeni înăuntrul sălii de dans, frumos gătită, cu ghirlande din hârtie colorată, lampioane chinezeşti, crenguţe proaspete de stejar, mă rog, după gustul membrilor comitetului. Noroc de o aversă locală de ploaie, de care în acel an n-am dus lipsă, ce i-a determinat să intre în clădire, iar cei întârziaţi să grăbească pasul.

Lumini, muzică, antren, bună dispoziţie; tineretul predomina, schimbându-se raportul de forţe – perechile dansau în acordurile prelungitelor tangouri, iar obişnuiţii sălii de dans de la club, nu mai aveau temeri şi nu-şi aţinteau privirile suspicioase, în stânga şi în dreapta, nemaifiind cazul.

Buna dispoziţie s-a extins atunci când solistul vocal al orchestrei, la terminarea primului dans ce ţinuse cam o oră, a anunţat: ,,Toată lumea la bufet, la o bere şi-un cotlet”.

Aplicaţii de toamnă

Aplicaţii de toamnă... Aceasta însemna angrenarea Regimentului 91 Aviaţie de Vânătoare, la o gamă largă de exerciţii, ce aveau loc cu participarea mai multor subunităţi.

Uneori nu lipseau paraşutiştii care, îşi etalau metodele specifice în ceea ce priveşte infiltrarea în cazarmă până la P.C., ori biroul comandantului. Vârau plicul buclucaş pe sub uşă, apoi se prezentau celor în drept, îşi declinau calitatea, vizau ordinele de serviciu şi plecau cu satisfacţia datoriei împlinite. După care începea dansul: se căutau vinovaţii! Unde a fost vigilenţa? Cum de ne-au păcălit intruşii la noi acasă? Critici aspre, autocritici ponderate, măsuri pentru viitor etc.

În cadrul aplicaţiilor zburau intens escadrilele, în toate condiţiile, atât ziua cât şi noaptea. Atunci când aerodromul era ,,distrus” ,,MIG”– urile 15 erau dispersate pe aerodromul de rezervă, pista naturală, corturi, privaţiuni de tot felul, cum se numesc greutăţile prin armată. Dar era frumos! Se ieşea din mediul unităţii în care, acelaşi decor uneori te plictisea.

Greul dispersării pe aerodromul de rezervă îi revenea unităţii de spate, care organiza trenul regimentar, maşini pentru transportul materialelor, cisterne de alimentare, mijloacele A.T.N.A., alimente

şi câte şi mai câte. Se cerea organizare. Intra în funcţiune un plan dinainte întocmit, aprobat de cei care erau îndreptăţiţi s-o facă şi executat de la cel mai mare, până la cel mai mic.

Ajunse la destinaţie, subunităţile trebuiau ca în câteva ore să asigure disponibilitatea terenului de zbor, să amenajeze corturile de campanie, paza şi alte probleme gospodăreşti.

Balizajul de zi, odată amplasat pe câmpul fixat drept aerodrom ocazional, se instala şi „zebra", ceva mai mică decât surata ei din unitate, aşteptându-se apoi sosirea primelor avioane.

Acestea nu întârziau să apară, venind în zbor pe formaţii de patrule; tot aşa treceau la verticală, se desfăşurau în evantai şi aterizau eşalonat, unul după celălalt.

Aterizarea pe iarbă implica un oarecare risc datorat vitezei de aterizare pe un teren necunoscut, precum şi a denivelărilor existente la tot pasul. Unii piloţi aşezau avionul frumos pe iarbă, alţii îl trânteau ca în şcoala militară de aviaţie; se mai intra şi-n steguleţele ce reprezentau balizajul, dar nu se înregistra nici un eveniment negativ.

În acele zile, conducătorul de zbor din zebră, avea la rândul lui, de lucru:

– 330 (nr. avionului), pune motor, eşti prea departe, nu prinzi terenul.

– Recepţionat!

– 321, ratează, ai înălţime mare!

– Fac o glisadă şi intru cum trebuie!

– Da, intri exact în cireada de vite; execută ratarea şi vino normal. La lizieră să ai zece metri!

– Înţeles!

– 2766, păstrează distanţa faţă de 498, vreţi să vă pupaţi?

– Nu mă interesează tipul?

– Vorbiţi prea mult şi inutil, interveni comandantul escadrilei, ce era şi el în zbor, pe latura mare a turului de pistă.

– Ce faci 498? Ce-i înclinarea asta!

– Intru în ax.

– ?!

– Adică, să intru pe axul „pistei”.

– Aşa mai merge.

După aterizarea primei patrule şi a dublei în care se afla comandantul subunităţii şi locţiitorul lui, avioanele trăgeau din greu, cu motoarele ambalate, pe un teren moale. Roţile se înfundau, iar la scoatere mai toate intrau în piruetă pe un plan sau altul. Nu se întâmpla nimic grav şi până la urmă, cu ajutorul servanţilor erau duse şi parcate la demarcaţia albă ce reprezenta linia de avioane.

Urmau celelalte patrule ce erau planificate să aterizeze pe aerodromul de rezervă. Ele veneau în şir indian, nu pentru a crea impresie, căci nu aveam spectatori, ci pur şi simplu pentru a realiza un interval de timp între aterizări, necesar rulării şi degajării, după contactul cu solul.

Câmp deschis. Nici o aşezare omenească prin împrejurimi, satul cel mai apropiat fiind la 5-6 kilometri. Soare călduţ de toamnă, fără vreo adiere de vânt. se putea face plajă ori sta tolănit în iarbă, într-o prelungită şi plăcută letargie. Câmpia nu era aceeaşi cu aerodromul nostru. Avea ceva sălbatic, totul aducând a prerie. Întâlneai scaieţi la tot pasul, dar aproape nici o floare,

aşa cum erau la noi. Cu toate acestea ceva te liniştea; probabil cântecul pitpalacilor sau al ciocârliilor.

Program de voie, căci practic piloţii nu aveau ce face. Treaba lor, era să decoleze şi să aterizeze, după îndeplinirea misiunilor de zbor. Zbor de antrenament în formaţii strânse, de luptă, precum şi raiduri la distanţe nu prea mari. Se improvizau apoi lupte aeriene individuale, pe celule ori patrule, care se executau la peste 4000 de metri. Ce păcat că acrobaţiile nu se vedeau bine de jos, din cauza înălţimii prea mare!

Popota era instalată pe o latură a izlazului, sub un cort imens, în care se aflau rânduite mese şi bănci. „Stelele" serveau masa de prânz, mâncare caldă, de cazan preparată pe pirostrii, dar gustoasă şi bogată în vitamine.

Pentr-un moment, băieţii erau bucuroşi că se aflau în campanie, la aer curat. Dispăruse disputa dintre fumători şi nefumători, fiindcă acum se fuma afară. Toţi se gândeau însă, ce vor face în timpul nopţii, dacă îi vor ataca ţânţarii?! Aceştia ne-au ocolit, însă lupte aprige s-au dat cu nişte escadrile de tăuni, care intrau cu neruşinare pe sub corturi şi-şi făceau de cap. S-a încercat un insecticid procurat de la punctul sanitar. Zburătoarele se îndepărtau, dar nici în cort nu se mai putea dormi. Abia a doua zi ne-am dat seama că insectele proveneau de la cirezile de vite ce, în timpul nopţii invadaseră tabăra. De fapt, noi am fost cei care, le ocupasem – chiar şi temporar – terenul de păşunat.

Escadrila întâi, a stat la bază.

Avioanele „MIG"-19 PM, aveau nevoie de o pistă betonată cu o lungime de cel puţin 1800 metri. Ele nu puteau folosi un teren cu iarbă, de genul celui de rezervă. Aşa că au rămas „acasă" împreună cu toată deservirea.

Zborurile pe care piloţii subunităţii le executau, erau cele de rutină, cu decolări, goana după ţinte, interceptări şi aterizări. Ineditul l-a constituit câte un raid până la alte unităţi de aviaţie, cu aterizare pe aerodrom străin. După alimentarea avioanelor, dar şi a piloţilor, dacă-i prindea acolo ora mesei, revenirea la bază era o problemă de minute. Până la urmă s-a renunţat la sistem, considerându-se că se pierdea vremea degeaba, ştiindu-se că această escadrilă avea o existenţă bine definită: interceptare şi doborârea ţintelor aeriene ziua şi noaptea, indiferent de condiţiile meteorologice.

Aplicaţiile de toamnă erau complicate numai la alte arme. În aviaţie apăreau mici neajunsuri de ordin administrativ, înlăturate imediat. Nu se punea problema de a te căli, stând zile în şir şi de multe ori fără rost, pe coclauri. Odată realizată dispersarea pe aerodromul de rezervă, a câtorva ,,MIG"-uri 15, obţinându-se aterizări şi decolări pe iarbă, precum şi jocul de-a vacanţa, cu camping şi altele, se ordona reîntoarcerea avioanelor pe calea aerului, iar a trenul regimentar pe drumul prăfuit şi plin de gropi.

Dacă se întâmpla să cadă câteva ploi, praful devenea în scurt timp o clisă lipicioasă, ce-ţi scotea încălţările din picioare. Se mai împotmoleau şi mijloacele de transport, aşa cum de fapt s-a şi petrecut, iar oamenii erau nevoiţi să lase ruşinea de-o parte, apelând la tractoarele unităţilor agricole din zonă. Intrarea pe poarta cazărmii a tractoarelor, a dezinformat forţele albastre, care au crezut că regimentul de aviaţie s-a reprofilat, în regiment de tancuri.

Dispersarea se ordona în ultima parte a aplicaţiilor, după ce arbitrii bifau restul punctelor în carnetele lor de

buzunar. Bineînţeles că pe prim plan figura stabilirea capacităţii de luptă a piloţilor, raportată la tehnica de luptă din dotarea fiecărei subunităţi zburătoare. Orice aplicaţie trebuia să ,,iasă" bine şi de aceea comandanţii de escadrile foloseau potenţialul uman de elită, pentru a evita vreun compromis. Când se mai întâmpla câte-o dandana pe plan local, conflictul se rezolva pe loc. Acum erau prea mulţi ochi şi prea multe urechi, care vedeau ce nu trebuiau să vadă şi auzeau ce nu era de auzit. Deci, zburau mai intens comandanţii de patrule, piloţii majori şi cei care nu ridicaseră probleme pe parcursul pregătirii; o ultimă categorie care, primiseră repetate lovituri sub centură erau folosiţi ca delegaţi pe lângă subunităţile de spate, funcţie înfiinţată ad-hoc. Nu se supăra nimeni, căci arbitrii închideau câte un ochi, şi toată lumea era împăcată, deoarece se evitau surprizele neplăcute ce puteau genera evenimente de zbor.

Temele pentru piloţi erau de regulă cunoscute, căci mulţi zburaseră după schema respectivă şi mai înainte, la alte aplicaţii; se schimbau pe ici-colo unele repere ori datele de navigaţie. Existau şi scheme noi cărora li se acorda atenţia cuvenită. În asemenea cazuri, se făcea pregătirea anterioară zborurilor, mai ales atunci când urma să se zboare în condiţii meteo grele ziua.

Interceptorii, indiferent de condiţii erau cei mai bine pregătiţi, căci se ştia că în aviaţie se greşeşte o singură dată. Cine nu respecta principiul, era un om pierdut! Interceptorii deci, puteau să îndeplinească misiuni complicate, la înălţimi ori distanţe mari şi nu rare au fost cazurile când avioanele se întorceau acasă cu rezervoarele aproape goale. Economie prost înţeleasă din partea unora sau risc nemăsurat? Ce s-ar fi întâmplat

dacă aerodromul de pe care avioanele decolaseră, nu le putea primi la aterizare dintr-un motiv sau altul?!...

Aplicaţii de toamnă, cu răspunderi pentru fiecare: piloţi, navigatori din P.C., conducători de zbor, operatori de staţie, arbitrii, cu toţii fiind pătrunşi de importanţa evenimentului.

Unii, îmi amintesc, nu se împăcau cu ideea arbitrajelor. Se auzeau voci: „Ce-i cu jandarmii ăştia lângă noi, în spatele nostru? Nu prezentăm garanţii? Ba da! Dar atunci?" Întrebări, răspunsuri şi mai puţine explicaţii. Nu se ştia care era rostul arbitrilor pe timpul desfăşurării aplicaţiei de aviaţie. Cei cărora nu le convenea prezenţa acestora nu spuneau nimic pe căi oficiale, iar acei care mai ştiau câte ceva, tăceau ori se justificau prin „sunt prea mic ca să ridic problema în faţa gradelor mari!?". Asta atunci. Acum?

Acum, se cunoaşte de către toată lumea, că ofiţerii ce participă la aplicaţiile de aviaţie în funcţia de arbitri, au roluri bine definite: de a contribui la buna desfăşurare a etapelor aplicaţiilor, de a orienta şi sprijini concret derularea fazelor acestora, obţinerea datelor pentru analize şi concluzii. Şi, în final, propunerile comandanţilor direcţi pentru înlăturarea lipsurilor constatate, spre o mai bună organizare a pregătirii de luptă în zbor.

Ultima decolare

M-am bucurat mult când un vechi prieten, căpitanul Radu Ciofu, a venit în unitatea noastră, transferat în interes de serviciu. Fusese promovat şi urma să îndepli-

nească o funcţie de comandă, alături de maiorul Sandu, căpitanul Tache Dumitru şi căpitanul Ioan Baba.

Împreună, am început aviaţia prin 1949, când eram foarte tineri, nu aveam mai mult de 17 ani. Planorismul l-am făcut amândoi la şcoala de zbor din Iaşi, apoi zborul cu motor la Stejnic – Ploieşti, unde ne crescuse aripi. Tot la Strejnic, i-am fost un fel de confident, fiind singurul care ştiam de prietenia lui cu Silvia Grumeza, elevă pilot.

Apoi fiecare cu destinul său. După ce am fost un timp alături şi la bine şi la rău, prin diferite unităţi, formându-ne ca piloţi, ne-am despărţit. Aşa că, fără vrerea noastră, uitând poate că mai existăm, atunci când ne-am reîntâlnit în ,,Air Force" maturizaţi şi copţi la minte, primul lucru pe care l-am făcut a fost să depănăm ghemul amintirilor.

Spovedaniile au avut un cadru sincer, fiecare trecusem prin multe greutăţi, atunci când, încă tineri, luasem ,,taurul de coarne" şi, fără a fi toreadori, l-am trântit bine de pământ, punând piciorul pe el. Radu, ca şi mine, avusese de luptat cu unele prejudecăţi ale vremii, inerente poate, atunci când dai din coate pentru a-ţi face loc în viaţă, fără alt ajutor, decât propriile-ţi forţe. Mi-a povestit multe, câte-n lună şi-n stele, în graiul lui moldovenesc, şi-mi făcea plăcere să-l ascult. La rândul meu, i-am relatat despre mine. El, însă, evita să răspundă la o singură întrebare: ce se făcuse Silvia, prietena lui din tinereţe?

Abia mai târziu, făcându-i o vizită şi găsindu-l singur (soţia plecase la părinţi) printre altele, i-am pus întrebarea. După un moment de ezitare, mi-a spus că o pierduse pentru totdeauna: Silvia s-a sinucis, cu ani în urmă. De ce? Pentru cine? Nu am insistat, văzându-i

ochii înlăcrimaţi şi am înţeles că deschisesem o rană veche.

Cândva, o iubise mult, de asta sunt sigur. Am fost atâta vreme cu ei, încât cunoşteam bine sentimentele prietenului meu.

O dată cu trecerea timpului şi scurgerea anilor, uitarea şterge aproape totul, indiferent ce s-a petrecut în viaţa unui om. E un fapt pozitiv, căci ce s-ar întâmpla altfel? Viaţa trebuie să meargă înainte. Dar, în cazul de faţă nu-mi puteam explica tăcerea lui Radu faţă de mine, cu atât mai mult cu cât îi fusesem confident şi făcusem parte la un moment dat, din acelaşi anturaj. De ce nu-mi spusese tristul eveniment din prima zi, a revederii noastre. Uitase că am fost buni prieteni? Puţin probabil! Mi-am propus să mai readuc subiectul în discuţie, folosind vreo împrejurare prielnică, dar n-am mai apucat s-o fac, deoarece fatalitatea s-a produs.

În dimineaţa aceea, Radu decolase cu un „MIG”-15, pentru a face un zbor de antrenament. Nimic nu lăsase să se întrevadă că era ultima lui decolare, că plecase la un drum fără întoarcere. Venise bine dispus la program, făcuse chiar câteva glume cu colegii din grupa de comandă, îi oferise, la urcarea în avion, un pachet de ţigări tehnicului, „ţine-l până mă întorc!” executase încercarea motorului la cale şi semnase în carnetul de bord.

A rulat spre pistă, a aşteptat cuminte aterizarea unei duble şi, numai după ce conducătorul zborului i-a permis înscrierea pe axul pistei, a intrat pentru decolare. Cu motorul în plin, s-a desprins corect de la sol, într-o pantă de urcare normală.

La circa 200 – 300 metri înălţime, după cum au relatat ulterior martorii oculari, avionul a fost văzut coborând brusc şi realizând o aterizare forţată, în linie dreaptă.

Cei care au ajuns, după un timp, la faţa locului, au găsit reactorul „pus pe burtă", fără trenul de aterizare scos şi nici deteriorări vizibile. Pilotul stătea în scaun cu fruntea pe tabloul de bord, părând că doarme. Când cineva a reuşit să spargă cupola cabinei de pilotaj, dându-şi seama că o explozie părea iminentă, dar care până la urmă nu s-a produs, Radu a continuat să rămână nemişcat. Scos din carlingă şi dus la o distanţă de siguranţă, oamenii şi-au dat seama că trecuse în nefiinţă.

Bietul de el! Fusese conştient până în ultima clipă, pentru că altfel nu se explica punerea avionului în panta de coborâre, când se oprise motorul, cât şi aterizarea în linie dreaptă peste arătură, apoi închiderea carburantului şi tăierea contactului, întocmai cum prevăd instrucţiunile.

Ce se întâmplase? Cercetările au stabilit că o paletă de la rotorul turbinei a cedat, ieşind din locaşul ei, deteriorând alte palete, care, ajungând în ajutajul reactiv, au tăiat câteva conducte, permiţând gazelor de la motor să pătrundă în cabină, asfixiindu-l şi, deci, curmând viaţa pilotului.

L-am pierdut, la rândul meu, pe unul dintre prietenii cu care începusem aviaţia. O meserie deloc uşoară, pentru care merită să trăieşti!

Radu ar fi vrut să respecte această maximă, însă destinul, soarta a decis altfel. Steaua lui, ce abia licărise la început, strălucitoare pe parcursul activităţii, s-a stins devreme, mult prea devreme!

Ar fi fost drept să-şi trăiască viaţa, să se bucure din plin de ea şi de roadele muncii sale, să guste din fericirea de a fi tată.

L-am plâns toţi, cei care l-am cunoscut şi iubit!

Ce păcat, nu i-a rămas decât amintirea. Cât de crudă poate fi forţa sau voinţa supranaturală despre care misticii cred că hotărăşte tot ceea ce se petrece în viaţă!

Ziua ninge, noaptea ninge...

„Ziua ninge, noaptea ninge, dimineaţa ninge iară..."

Aşa a nins în iarna aceea peste aerodrom. Fulgi mari, jucăuşi, au căzut ore în şir, acoperind totul cu o mantie imaculată, stratul de zăpadă crescând continuu.

Când am ieşit din casă, decorul monoton şi trist, al unei toamne mult prelungite, era înlocuit cu un peisaj de neuitat. Peste tot, albul îţi lua ochii: blocurile, pădurea, câmpiile din jur, erau acoperite cu un omăt pufos, iar un aer primenit şi tăios, te lovea peste obraji.

M-am întâlnit pe drumul spre unitate, cu ceilalţi locatari; fiecare se bucura în felul lui, dar toţi aveau în priviri străluciri stranii. Ne-am înşirat apoi pe poteca îngustă, tăind câmpul care ne despărţea de cazarmă.

Continua să ningă. Cernea cerul printr-o sită ruptă, milioane de fulgi! În câteva minute eram albi de nea. M-am uitat în sus, dar n-am putut privi decât o clipă-două, pleoapele-mi fiind închise de fluturi mari şi reci, în timp ce nările adulmecau aerul proaspăt, sănătos.

În unitate, echipe de ostaşi făcuseră deja pârtii, degajând căile de acces spre clădiri şi hangar. Maşinile care plecaseră dis-de-dimineaţă pentru a aduce cadrele

din oraş, nu sosiseră. Peste întreaga aşezare dăinuia liniştea, o linişte nepoluată de nici un zgomot. Alb peste tot. Ce splendoare!

Cei de la escadrile fuseseră imobilizaţi pur şi simplu. Echipa de alarmă bătea pasul pe loc. A intrat în alertă plutonul aerodromuri, care se deplasase pe teren, cu toate utilajele necesare acţiunii de deszăpezire.

Pe prim plan figura curăţarea pistei de zbor, a bretelelor de rulaj, a planşeului din faţa celulei de alarmă, şi a avioanelor, care abia se mai vedeau. Era multă treabă. Comandamentul constituit ad-hoc, a întocmit un plan, care prevedea acţiuni continui, zi şi noapte, la lumina proiectoarelor. Începea bătălia cu troienele, cu viscolul şi gerul.

Greul s-a resimţit la înlăturarea tonelor de zăpadă ce acoperiseră terenul de zbor. Utilajele s-au dovedit a fi insuficiente, aşa că, au necesitat forţe umane. S-a apelat la restul unităţilor militare din garnizoană, care împreună cu efectivele de militari aviatori, au reuşit, lucrând cu lopeţile, să cureţe stratul de nea, ce în unele locuri depăşise un metru.

Zborul a fost întrerupt în perioada aceea, timp de aproape două săptămâni. Iarna se dezlănţuise din plin şi nu ierta nimic.

Din motive operative, celula de alarmă necesita să fie disponibilă la zbor, în cel mai scurt timp. În acest scop s-a deszăpezit locul de staţionare al celor două „MIG”-uri 19, calea de rulaj şi partea stângă a pistei, după care s-a curăţat şi cealaltă parte. Efortul a fost maxim, oamenii au executat ordinul, şi nimeni nu s-a eschivat de această imensă muncă, pe o vreme deosebit de friguroasă. Unii s-au îmbolnăvit, alţii le-au luat imediat locul. Eroism?

Nu! Pur şi simplu înţelegerea situaţiei ivite, la un moment dat, independent de voinţa noastră.

Mare a fost bucuria tuturor când, într-o bună dimineaţă, s-a auzit zgomotul motoarelor avioanelor ce erau verificate la escadrile, de către personalul tehnic.

Apoi, un avion „MIG"-15 de dublă comandă, a încercat să decoleze. Nu a reuşit să se desprindă de la sol, din cauza zăpezii viscolite. Piloţii nu au insistat, gândindu-se la riscul ieşirii din pistă. Au rulat spre start, aşteptând nivelarea cu caterpilarele.

A doua încercare a reuşit în condiţiuni satisfăcătoare, decolarea având loc în dreptul bretelei a doua. Am răsuflat uşuraţi când am văzut că „MIG"-ul executa un palier lung şi o pantă de urcare lină, până la înscrierea în primul viraj al turului de pistă.

Avionul era în panta de coborâre, când s-a observat lipsa salvării de la pistă. Conducătorul de zbor, a ordonat un nou tur de pistă şi evoluţii în zona aerodromului, până ce s-a urgentat la garaj, trimiterea ambulanţei. Cineva, a luat-o atunci pe cocoaşă, pentru această neglijenţă, căci cine ştie ce se putea întâmpla cu avionul la aterizare pe zăpadă şi gheţuş.

Contactul cu solul ne-a făcut să fim cu sufletul la gură, cum se spune prin popor. Am văzut dubla venind frumos pe panta de coborâre, dirijată cu competenţă din „zebră", însă la impactul cu terenul înzăpezit, roţile principale s-au înfundat, jamba din faţă fiind mult solicitată, iar avionul ridicând coada în sus a fost gata-gata să înregistreze un eveniment de zbor.

S-a continuat curăţirea zăpezii care încetase să cadă, dar a început să bată vântul şi de aici viscolul. Tot ce fusese dat la o parte era acum adus la loc. Noroc, că

viforniţa n-a ţinut prea mult, astfel că până la urmă s-a reuşit să se obţină o pistă corespunzătoare.

La escadrile, omătul îşi făcuse de cap. Avioanele erau troienite, iar lăzile cu scule nu se mai vedeau. Şi aici, munca depusă a fost imensă. Oamenii au înlăturat neaua cu lopeţile, metru cu metru, neavând cum intra cu utilajele de deszăpezire, printre avioane.

După ce toată această acţiune s-a terminat, pista avea pe ambele părţi munţi de zăpadă, iar la linie, avioanele stăteau cuminţi, în stare de disponibilitate, între nămeţii înalţi până la doi-trei metri.

Au urmat zile geroase de iarnă, cu un soare îndepărtat, ale cărui raze se strecurau cu greutate printre spărturile norilor. Barometrele indicau timp frumos, cu cer senin care permitea reînceperea activităţii de zbor.

Pe vremurile nu prea îndepărtate, avioanelor li se montau schiuri la roţi şi bechie, decolarea şi aterizarea se făcea pe zăpadă fără probleme deosebite. Nu era nevoie de atâta consum de energie pentru înlăturarea ei. Iarna se zbura mai puţin, comparativ cu sezonul cald, dar se zbura. Când condiţiile meteorologice vitrege nu permiteau activităţi, avioanele erau adăpostite în hangare, aşteptându-se zile prielnice.

Reactoarelor trebuie însă să li se asigure pista şi nu oricum, ci curăţată bine, până la beton. Apoi pe toată durata iernii, întreţinerea ei dădea de lucru plutonului aerodromuri, direct răspunzător de acest aspect.

„MIG”-ul 19 era un avion puternic. Cele două motoare îi asigurau viteza necesară, dar şi acest tip de avion se putea împotmoli cu roţile în zăpadă, după aterizare, dacă pista nu era degajată. Aşa se explică, că personalul, a muncit cu râvnă, pentru începerea activităţii. Erau alocate

ore de zbor şi iarna, nu cu ţârâita, ci în număr suficient, ca să se asigure menţinerea antrenamentului piloţilor. Nu existau simulatoare moderne ca acum şi chiar dacă ar fi existat, orele de zbor pe aeronavă rămâneau ore de zbor. Simulatorul la sol e una, antrenamentul în zbor e alta. Asta ar trebui s-o ştie toată lumea!

Decolarea unui ,,MIG"-19, iarna, cu forţaj, îi tulbură pe cei care erau martori muţi a acestei evoluţii spectaculoase. Stratul subţire de nea, spulberat de jetul motoarelor până la depărtări apreciabile în urmă, crea impresia unor furtuni de zăpadă, undeva pe crestele munţilor, ori avalanşe tumultuoase în căderea lor ameţitoare. Privit de departe, avionul şi spectrul său din coadă, lăsa să se creadă că o nălucă invadase aerodromul în goana ei spre necunoscut. După aceea, odată cu dispariţia nălucii în înălţimi, se aşternea liniştea nemărginită peste câmpul alb, imaculat şi îngheţat, unde stăpânea în continuare ,,Doamna iarnă".

Alarmă de gradul I

Un ger cumplit s-a abătut peste aerodrom şi câmpurile din jur, până hăt departe, unde nu ajungeau privirile. Cerul fusese senin ziua, iar acum spre seară, un soare roşiatic care apunea, lăsa impresia unui incendiu stins, a unei flăcări irosite în zadar.

Când eram mic, mi s-a spus că iarna, dacă ,,se uită soarele înapoi", noaptea care urmează va fi nemaipomenit de geroasă. Mi-am amintit aceasta privind pe una din ferestrele barăcii de alarmă, apusul acela îngheţat de soare.

Îmi era frig, gândindu-mă cât de reci erau sobele la blocuri în care pâlpâia câte un foc anemic, lemnele ude ce stătuseră în ploaie o toamnă întreagă ar fi scos fum şi un fâsâit enervant, numai căldură nu.

– Rămân noaptea asta la voi, vă ţin de urât în alarmă, mai bine aici decât să îngheţ de frig acasă, la blocuri. Cel puţin aveţi căldură, că duduie soba de poţi să stai în cămaşă.

– Dacă vrei să faci o noapte albă, cu noi, bucuroşi de oaspeţi, doar că există un dar, sublinie comandantul patrulei din noaptea aceea, căpitanul Gheorghe Brişcă.

– Da, ce anume? Accept şi un dar, numai să mă primiţi.

– Nu-i confort ca la hotel, însă-i cald, ciugul găsim, facem o partidă de domino, organizăm câte un cart la dormit, dar...

– Hai omule, spune odată.

– Te costă o masă, ca aia de la Valerică. Am auzit că s-au consumat raritãţi şi aşa mai departe... pui de baltă...

– Ah, dacă-i vorba de asta, nu-i decât o singură problemă: a îngheţat apa din lac şi nu-i materie primă.

– Aştept până la primăvară nu-ţi face griji!

– Nu-mi fac, zic şi izbucnim cu toţii în râs, amintindu-ne de păţania cu broaştele, mâncate pe post de şniţele.

Gheorghe, era un om blajin, nu se supăra niciodată, nimeni nu l-a văzut nervos peste măsură, iar în raporturile cu subordonaţii nu i se putea imputa ceva negativ. O singură dată s-a enervat pe un anonim, care i-a „împrumutat" motocicleta „Jawa" la care ţinea aproape ca şi la avion.

Îl iritase gestul în sine, de a-i fi luat un bun ce-i aparţinea fără a i-l cere în prealabil, dar nici atunci nu procedase ca alţii, exprimându-se urât. În zbor nu existau

probleme pe care să nu le rezolve, cu condiţia ca acestea să depindă de capacitatea şi inteligenţa lui. Nu-şi putea permite să greşească „oltenii nu greşesc” – zicea, căci, aşa cum m-am convins şi în noaptea aceea, totul trebuia „să iasă şnur”.

Când executa serviciul de alarmă la celulă şi prin funcţia sa de comandant de patrulă îi reveneau o seamă de responsabilităţi, îşi intra în rol, printr-o formă atât de stilată, încât îţi era mai mare dragul să colaborezi cu el.

Stând împreună cu întreaga echipă ce asigura gradul II, l-am putut observa pe Brişcă, cum îşi împărţea timpul între verificarea mijloacelor şi asigurarea condiţiilor de lucru la o eventuală alarmă reală. Refuza procedura unora „las’ că merge” şi acorda atenţie celui mai mic amănunt. Putea fi socotit ca tipicar, dar nu era. Meticulozitatea lui o justifica prin faptul că se lucra „nu ca la CFR, ci ca la aviaţie unde nu se admitea că pierzi trenul”.

– Hai să mergem să vedem balizajul pentru noapte, zicea, dar în realitate îl verifica total. Nu-i lăsa în pace pe cei de la A.T.N.A. care răspundeau de asigurarea tehnică a navigaţiei aeriene. Staţiile de radio în special, le pretindea perfecte, fără drept de apel.

– Nu-mi găsesc casca de zbor, zise coechipierul său din seara aceea.

– Dar capul îl ai cu tine?

– Pe umeri!

– Ia trăgaciul, du-te repede până la escadrilă şi vino cu cască „gură cască”; nu poţi face alarmă în „capul gol”.

Pe tehnici nu-i slăbea o clipă:

– V-aţi verificat avioanele? Maşina APA-2? N-am văzut scările la avioane. De ce? Unde-s?

– În lada cu scule, sub cheie.

– Cum vine asta?

– Le scot în caz de nevoie.

– Ţi-e frică că ţi le fură careva?

– Da. La unii au dispărut şi după un timp au apărut la coteţele de găini din spatele blocurilor.

– Eşti glumeţ, dar în caz de alarmă n-am timp să aştept să te duci după scară. Dă-mi cheile de la ladă!

– Lăsaţi, se rezolvă imediat!

– Bine. Cine aduce masa de seară?

Cei vizaţi indirect se făceau că nu-nţeleg ce li se spune, deşi le era şi lor foame, dar îi speriase gerul de afară în aşa hal, că erau în stare să renunţe la mâncare, numai să nu se deplaseze cale de 2 kilometri până în unitate.

– Tănase, dă un telefon la popotă şi spune fetelor că pot pleca acasă, noi postim astăzi.

– Plecăm numaidecât, doi inşi.

După ce a terminat de verificat mijloacele şi s-a îngrijit şi de partea administrativă, a luat legătura telefonică cu punctul de comandă, raportând P.C., instalarea patrulei sale, în alarmă.

Cei din P.C., obişnuiţi cu această procedură de rutină i-a urat lui Gheorghe somn uşor. Acesta le-a întors urarea.

Dar n-a fost să fie aşa!

În jurul orei 21,00 a sunat soneria. Eram în camera piloţilor participând la o partidă de domino, iar zgomotul strident, pe mine cel puţin, care nu eram obişnuit, m-a făcut să tresar. Ceilalţi au aruncat totul cât colo, şi-au luat ce ştiau că le trebuie, scaunele s-au răsturnat, unul, nu mai ştiu cine, s-a reîntors să-şi ia harta, apoi, fugind a trântit uşa de s-a spart geamul.

– La avioane, la avioane!

Se auzeau comenzi, pe coridor,

– Şoferul de la „APA-2”, unde-i?

– Vin, vin imediat.

– Conducătorul de zbor să fugă la „zebră”, răsuna o altă comandă venită de undeva de afară.

Uşile deschise, intra gerul dar nimănui nu-i mai era frig. Au fugit cu toţii, într-un minut n-a rămas nici unul în cele patru încăperi ale clădirii celulei de alarmă.

Mi-am luat mantaua şi îmbrăcând-o din mers, m-am repezit şi eu afară, în virtutea unor reflexe, din timpul când eram direct implicat în asemenea treburi.

La avioane, am văzut piloţii în cabine, tehnicii cocoţaţi pe scări, maşina de pornire era între cele două „MIG”-uri şi acţiona sursele de alimentare electrică, servanţii la posturi.

Nu aveam ce face acolo. Toată lumea intrase în gradul I, iar dacă se dădea „gaz” decolau avioanele şi tereştrii intrau în celulă, gerul devenise prea pătrunzător ca să mai stea careva afară.

M-am reîntors în camera piloţilor, unde un ostaş grijuliu se ocupa de restabilirea ordinii şi înlocuirea geamului spart de la uşă cu o bucată de placaj.

Am telefonat la P.C., cerându-l pe Feri Cătineanu, de la care am aflat că era o alarmă ordonată de Divizie, în cadrul graficului, sau poate avea cineva insomnii. Exista posibilitatea ca şi interceptorii noştri să fie folosiţi la vânarea ţintelor.

Până una alta nu aveam ceva mai bun de făcut decât să aştept desfăşurarea evenimentelor.

La câtva timp au sosit de la blocuri cei care, la darea alarmei se aflau la domiciliu în gradul III, iar acum intraseră în II. Împreună cu ei am luat o serie de măsuri speciale impuse de starea de alarmare în care ne găseam.

S-a ordonat „Gaz!”. Am ieşit afară pentru a vedea decolarea unuia dintre avioane, una din acele decolări cu forţaj, ce impresiona prin ineditul ei. Îmi imaginam concentrarea căpitanului Brişcă, căci el era pilotul avionului, cum urmărea aparatele de bord, becurile portocalii şi roşii de avertizare, care se stingeau sau se aprindeau. Figura îi era luminată pe ambele părţi de balizajul pistei după care, cu botul în sus, într-un unghi pronunţat vedea în prelungirea lui un fond negru ca de smoală presărat cu luminiţe, stele mii şi mii. Asta dura cam un minut, pentru că intra în legătură cu punctul de comandă la dirijare spre ţinte şi nu avea timp de contemplare.

De jos, din locul unde mă aflam s-au văzut cercurile de foc ale turbinelor, flăcările forţajului, iar zgomotul puternic al motoarelor, îţi dădea acea notă de putere, de forţă şi încredere în avion. S-a văzut totul pe cerul îngheţat, din ce în ce mai mic, inclusiv înscrierea în viraj pe dreapta, ca un OZN, apoi punctul alb-portocaliu strălucitor a dispărut în întuneric.

La scurt timp a decolat al doilea avion, al doilea „MIG”-19 şi am stat acolo, pe platformă, până ce nu s-a mai văzut nimic.

Zburau păsările de noapte în căutarea prăzii? Metaforic interpretat aşa stăteau lucrurile, dar în realitate se căuta o ţintă care putea fi amic sau inamic, fictivă ori reală.

Pregătirea de luptă a vânătorilor-interceptori de noapte, trebuia să fie cotată la superlativ, iar ratarea se socotea un eşec de neiertat (la o adică) reprezenta pătrunderea nestingherită a unui avion duşman în spaţiul aerian al ţării, cu scopuri şi destinaţii distructive. Ei,

piloţii Escadriei întâi, erau apărătorii vieţii oamenilor, a bunurilor materiale, rod al unei munci paşnice.

Piloţii şi tehnicii sosiţi de acasă pentru dublarea echipajelor erau somnoroşi şi înfriguraţi. Criticau la rândul lor, ca şi mine, lipsa de interes a unora din unitate, în aprovizionarea cu lemne bune de foc, iar acum pe un ger de minus 18° Celsius nu realizăm mare lucru cu salcie, plop şi altele de esenţă moale.

Doi dintre ei, s-au angajat la nişte discuţii care se anunţau interminabile, dacă n-am fi avut avioanele pe sus.

– Ştii ce mi-a spus un şef când m-am dus şi i-am raportat că a venit iarna şi nu avem cu ce să ne încălzim?

– Ce?

– Pădurea-i aproape!

– Atâta ne trebuie, să mai tăiem şi lemne din patrimoniul statului. Nu-i destul că am fost săpuniţi astă vară cu braconajul la iepuri?

– Optică de birocrat!

– Cere să faci serviciul de alarmă toată iarna. Aici este căldură de se topesc ţurţurii afară la streşini.

– De-abia am venit şi simt că-mi intră căldura în oase.

– Să nu-ţi intre în sânge, atunci e mai grav.

– ?!

– Hai nu te mira aşa, spune de ce eşti roşu la faţă? Ai făcut plinul înainte de a pleca de acasă?

– Păi nu circul cu motocicleta, acum iarna şi mai ales pe gerul ăsta.

– Faci pe şmecherul, sau ţi-a îngheţat creierul?

– Nici una, nici alta, dar nu vreau să mă lansez în anumite discuţii. Sunt roşu de felul meu!

– De felul tău, e un mod de a te justifica. Dar spune aici, faţă de colegii tăi, pe care nu i-ai invitat niciodată în cramă la tine, de ce cobori zilnic în pivniţă şi ieşi de acolo cu bujori?

– Ce cramă, ce bujori?

– Cu bujori în obrăjori. Câte butoaie de „rubiniu" ai, măi Trăiene?

– Voi credeţi despre mine că eu beau pe ascuns, că-s beţiv, nu?

– Nu, Doamne fereşte, beţiv încă nu, doar candidat.

– Dacă vă chem şi pe voi, mă lăsaţi în pace?

– Aşa te vrem, amice!

De afară se aude o trecere la verticală, probabil avionul lui Brişcă, el decolase primul şi după calculul meu era timpul să se întoarcă acasă.

Echipa de deservire pleacă la rostul ei, băieţii bucurându-se că totul se va termina şi, după controlul, alimentarea şi husarea parţială a avioanelor, vor putea dormi şi ei la căldurică.

Prin fereastra îngheţată pătrunde o lumină ce împrăştie pe florile de gheaţă, jocuri stranii. Lumina provenea de la farul avionului ce trecuse prin dreptul încăperii în care ne găseam.

Eram nerăbdători să auzim ce ne va povesti căpitanul Brişcă, după terminarea misiunii sale.

Aterizează, la un interval destul de scurt şi cel de-al doilea „MIG"-19, cu aceeaşi reflecţie feerică în geam, apoi liniştea se aşterne pe aerodromul înzăpezit şi îngheţat, cu pista cenuşie la mijloc, peste care luna îşi trimite raze sărăcăcioase.

A reînceput larma caracteristică de la celula de alarmă, până în camera piloţilor, cea mai arătoasă, plăcut

mobilată şi-n ultimul timp dotată cu un aparat de radio „Darclée”, ce a înlocuit, după atâţia ani micuţul difuzor al staţiei de amplificare, acoperit cu pânze de păianjeni.

Intră căpitanul Gheorghe Brişcă şi după faţa sa radioasă, am înţeles că şi-a îndeplinit misiunea cu brio.

Îl lăsăm să se dezechipeze, să bea o cană cu apă, să se destindă câteva momente, apoi cei prezenţi facem cerc în jurul lui.

– Hai dă-i drumul la motor, ce stai, îi zice un coleg.

– Da, da, povesteşte cum a fost, îl susţine o altă voce.

– Dacă a fost, înseamnă că nu mai este...

– Ba este, ştim noi că este.

– Lăsaţi-mă fraţilor să răsuflu o clipă, că pe sus...

Atunci intră înăuntru pilotul celui de-al doilea avion, în persoana căpitanului Anghel Dorobanţu, care, nervos şi supărat foc, aruncă casca şi harta într-un colţ, se trânteşte pe pat, aşa cum era îmbrăcat şi cu cizmele îmblănite în picioare şi spune amărât:

– Am dat chix de data asta. N-am prins nici o ţintă. M-am plimbat pe cerul patriei dintr-o parte-n alta, am folosit indicaţiile celor din punctul de comandă, şi nimic!

Căpitanul Brişcă ridică atent privirea, parcă bănuia ceva. Apoi, după câteva secunde de meditaţie, se adresă pilotului cătrănit:

– Vrei să-mi spui ce itinerar ai avut?

– Decolare spre est, apoi la 800 de metri viraj dreapta în urcare, până la 3000 de metri, apoi...

– Stai, stai, uşurel. Spui că de la 800 până la 3000 de metri ai ţinut-o numai într-un viraj?

– Da, unul larg cât roata carului, mă şi plictiseam. Dacă eram în nori îmi sărea muştarul!

– Bine, bine şi mai departe?

– Spre nord cca. 10 minute, cap compas... dar ce importanţă are reconstituirea asta?

– Are, pentru că am impresia că tu mi-ai fost ţinta, spuse Brişcă dus pe gânduri.

– Ura! În acest caz, steagul sus, prestigiul băiatului rămâne nepătat şi asta mă bucură nespus de mult!

– Pe ce canal ai ţinut legătura cu punctul de comandă? Interlocutorul îi răspunde, se mai consultă puţin, compară nişte date de dirijare din P.C., apoi verdictul e dat:

– N-am nici un dubiu. Am decolat amândoi, mai întâi eu, apoi tu, la câteva minute. Pe mine m-au trimis aiurea, apoi am virat 180°, cu schimbări de direcţie, un du-te-vino.

– Spune, spune, sări pilotul, de era să confunde patul pe care stătea într-un cot cu duşumeaua.

– Tu te-ai plimbat aşa cum zici, la tubul locatorului de bord nu vedeai nimic, eu fiind prea departe. M-am apropiat de tine folosind forţajul. După aceea ţi-au indicat să cauţi ţinta la vedere, renunţând la urmărirea la tub. N-ai avut cum să mă vezi, eu fiind exact în spatele tău, ceva mai sus. Tu ai cuplat forţajul?

– Nu, tot zborul pe normal !

– Exact! Apoi te-am localizat uşor avându-te înaintea mea şi te-am ,,doborât". Când vom developa filmul de la fotomitralieră, ne vom convinge. Mi-ai fost ţintă, e clar!

– S-o facem acum, le telefonăm celor din punct şi ne lămurim.

– Nu-i cazul. Lasă-i să creadă că am înghiţit găluşca. În fond nici ei nu au nici o vină, au primit ordinul de sus.

– Eram aşa de amărât, crezând că n-am prins ţinta, dar ia-o de unde nu-i! Nu m-am gândit că aş fi putut fi pe post de ţintă, vorba aceea... De obicei procedura

asta o pregătim dinainte sau ne pune în temă din P.C. navigatorul când suntem în avion, înaintea decolării.

– De data asta, au fost interesaţi să tacă, aşa cerea schema.

– Mai este ceva de mâncare, întrebă Dorobanţu, amintindu-şi că nici nu mâncase din cauza alarmei. Liniştindu-se îi revenise apetitul. A căutat în lada cu alimente, conţinutul slăbuţ a fost redus la zero, iar câteva căni de ceai cald, a creat o ambianţă şi mai caldă.

Au plecat acasă echipajele care la alarmă au intrat din gradul III în II, rămânând mai puţini. Până la miezul nopţii am jucat cărţi, alţii au încercat să citească, n-au reuşit fiind luaţi la trântă de Moş Ene, şi învinşi. Soba duduia mai, mai să plesnească aşa că nu ne păsa de gerul de afară!

Până dimineaţa am dormit cu toţii, aşa îmbrăcaţi, fiecare acolo unde găsise un locşor liber. Am împărţit patul cu Gheorghe. El a adormit înaintea mea. L-am simţit cum tresare în somn, poate visa, ori era ceva de factură nervoasă... Şi-ntr-un caz şi-ntr-altul, somnul îi făcea bine, căci nu-i uşor să fii solicitat la o interceptare pe timp de noapte cu decolare de gradul I.

La cumpăna anilor

Se aştepta Anul Nou.

Zborurile au fost întrerupte rămânând în serviciu echipajele de zi şi de noapte din alarmă, care se schimbau prin rotaţie după un anumit număr de ore. Ziua, avioanele subsonice, noaptea supersonicele.

Planificarea serviciilor pentru cumpăna anilor, ridica probleme în toate părţile, nu numai la aviaţie. Aici, de obicei, necazul cade pe burlaci, divorţaţi ori cavaleri

tomnatici, pe care nu-i aştepta nimeni acasă. Unii dintre aceştia se ofereau voluntari, alţii se „luptau” din greu cu comandanţii escadrilelor spre a scăpa de serviciul de alarmă în noaptea de revelion. Nu că s-ar ivi cine ştie ce situaţie deosebită, dar gândul că toţi petrec, iar câţiva sunt desemnaţi să stea „condamnaţi” la alarmă, uitaţi de toţi şi toate în acea noapte, scotea peri albi. Aşa era făcută lumea atunci. Nu ştiu acum!

Dialogurile sunau cam în felul următor:

– Cine vrea să facă de serviciu în 31? Nici un răspuns. Enervare.

– Voluntari?

Toţi cu capetele în pământ.

– Cum aşa? În alţi ani se ofereau mai mulţi decât era nevoie, pe când acum?

– Ne-am însurat, încercă o voce să justifice liniştea ce dăinuia în sala de pregătire.

– Da! Vă las un timp de gândire, vă sfătuiţi şi-mi faceţi propuneri. Mergem la gustare şi după aceea stăm de vorbă.

Piloţii au plecat cu toţii la popotă.

Pe drum, unii s-au plâns de dureri de cap, dar, nu datorită faptului că erau tobă de carte, ci fiindcă, îi obseda ideea serviciului de alarmă, ce urma să aibă loc.

La popota piloţilor, totdeauna era curat, aer primenit, nici o muscă în zbor, flori la mese vara şi vâsc în vase iarna, fără a mai pune la socoteală atmosfera caldă, prietenească, pe care o găseai aici.

Şi la tehnici era cum era, dar unde serveau masa comandanţii şi piloţii, altfel se punea problema. Fetele care aduceau bucatele la masă – Stela, Crenguţa, Adriana – musai să fie tinerele, frumuşele, îmbrăcate curat, cu

rochiţele scurte şi, dacă se putea trase prin inel. Cele care treceau de prima tinereţe şi nu mai încăpeau în inel, erau transferate la tehnici, adică la popota acestora, iar comandantul bazei primea ordin să facă noi angajări. Trufandalele erau la modă. Un obicei moştenit, probabil, care însă nu supăra pe nimeni, problema fiind explicată prin cunoscuta teză a rotirii cadrelor.

În ziua aceea, de ajun al ajunului, nu prea s-a avut poftă de mâncare. Nici piloţii, nici tehnicii, toţi gândindu-se ce şi, cum să facă ca să nu ,,cadă" de slujbă în noaptea Anului Nou.

Reîntorşi la sală au continuat discuţiile şi acţiunea de planificare:

– Ei, v-aţi consultat? repetă întrebarea comandantul de escadrilă.

– Până acum, ne-am amintit cine a fost de serviciu anul trecut, răspunse o voce.

– E un prim pas. Eu mă gândesc să găsim un numitor comun. Poate burlacii se hotărăsc mai uşor.

Toţi privesc unii la alţii, parcă ar fi vrut să ştie cine-s celibatarii, dar căutările rămân fără rezultat. Aceştia lipseau din sală şi nu-i putea condamna nimeni, ei oferindu-se voluntari până atunci.

Aşadar, sorţii trebuiau să hotărască. Bileţelele scrise citeţ au fost aruncate într-o căciulă, aceasta ameţită, apoi răsturnată pe masă şi fiecare se grăbeşte să tragă ,,planeta".

Exclamaţii de bucurie ale celor scăpaţi de calvar, tristeţe, apoi consolare pentru ghinionişti, pe a căror umeri căzuse ,,măgăreaţa". Vor face de serviciu de revelion şi cu asta, basta!

În ajunul noului an, la baraca de alarmă timpul se scurgea greu, foarte greu. Noroc că a început să ningă, fluturi jucăuşi bat în geam şi aproape toţi urmăresc jocul lor pe sticla îngheţată pe la colţuri. Un timp. Apoi, oamenii se întreabă ce-o fi pe la blocuri, pe acasă la acea oră. Ar trage o fugă, cu maşina de serviciu, dar n-au voie să părăsească incinta, aşa că fiecare cu gândurile sale.

De fapt, nu-i greu de imaginat ce se petrece la blocurile din micul orăşel al aviatorilor, la clubul lor, unde se preconizează sărbătorirea trecerii dintre ani.

Nu-i greu, pentru că, odată ajuns printre clădiri, mirosmele ce emanau de prin bucătăriile oamenilor aminteau de caltaboşi, sarmale, purcel la tavă, ţuică fiartă şi nefiartă. Copiii ieşeau afară cu dulciuri în mână. Cei mici, mânjiţi de ciocolată pe la gură, se tăvăleau prin zăpada căzută din belşug, trăgând după ei săniuţe, în căutarea unui derdeluş.

Spre seară au început să umble urătorii, pe la uşi, pe la ferestre…

Cu puţin înainte de miezul nopţii, aviatorii şi soţiile lor erau în sala de festivităţi a clubului. Niciodată nu fusese atât de frumos aranjată, ca în seara aceea. Totul parcă strălucea, luminile ardeau şi dădeau o atmosferă caldă, prietenoasă, aşa cum stătea bine marii familii a aviatorilor. Orchestra, la datorie, era în formă; se mânca, dansa, şi, de ce nu, se bea – cu măsură mică femeile şi, în limitele sportivităţii, bărbaţii. Burlacii, ca întotdeauna, făceau opinie separată, având colţul lor, lângă un brad imens „gătit" cum se cere.

Se aştepta sosirea lui Moş Crăciun, care a fost punctual, căci se grăbea şi el să bea un pahar cu vin. L-au asaltat copiii, trăgându-l de mantie, încât bietul „moş"

s-a refugiat, sărind cât era de înalt, pe scenă. Căpitanul Mihai şi-a jucat bine rolul, a împărţit darurile aduse pentru cei mici, a pupat unele mămici ce însoţeau picii, a ascultat câteva timide poezii. Un prichindel a reuşit „Căţeluş cu păru' creţ", spre bucuria celor din jur.

Când a venit Anul Nou, eram cu toţii, familişti ori nu, în faţa clubului, pe platou, privind admirativ traiectoriile şi apoi steluţele rachetelor albe, roşii, verzi, joc de artificii feeric, impresionant. Ne-am urat unii la alţii „La mulţi ani!", sorbind din paharele pline, pe care le ţineam în mână.

Comandantul unităţii, conform obiceiului, folosind maşina de serviciu, s-a deplasat pe aerodrom, la celula de alarmă, unde i-a felicitat pe ce aflaţi aici, urându-le toate cele bune şi sărbători fericite.

Apoi s-a reîntors la club, unde petrecerea de Anul Nou, era în toi şi a sorbit cu plăcere din cupa de şampanie.

Oamenii care au văzut moartea

Am ieşit cu toţii, fiecare de pe unde ne aflam, ca să-i întâmpinăm pe cei vii, care puteau fi, foarte uşor cei morţi.

Urale, strângeri de mână, îmbrăţişări, ca între zburători, unii cu mărgele în ochi.

– Bine aţi venit sănătoşi!

– Bun găsit!

– Aţi trecut pe lângă... cea cu coasa!

– Am văzut-o cu ochii, spuse căpitanul Constantin Stratu.

– Să te întreb cum arată! îi zic.

– Las-o încolo, e prea hâdă; a dat cu coasa pe lângă noi, glumi el.

– Credeaţi că-i rost de colivă, hai? Na, că v-aţi lins pe buze cu de-alde noi, completă căpitanul Petru Griober.

Ne-am dus la hangar să vedem dubla. Arăta aproape ca înainte de decolare, doar că acum era pusă pe cricuri. Lipseau rezervoarele suplimentare, fuzelajul, pe dedesupt prezenta torsionări pe toată lungimea lui, mai accentuate la carenajul din coadă, iar aripile pe intrados şi spre capete erau zgâriate. În rest nimic. „MIG”-ul 15, arăta puţin şifonat, dar intact.

Ne întrebam cum de au reuşit cei doi să pună avionul jos, fără a-l deteriora, gândindu-ne la obstacolele ce pot fi întâlnite la tot pasul pe un teren necunoscut.

– Au avut noroc cu carul, sublinie un tehnic; locotenent major Rusănescu Ioan, aflat în apropiere. Am văzut aterizări forţate, dar erau oribil de lovite. Avionul ăsta n-are nici pe dracu!

– De ce eşti negativist! era mai bine dacă-l zdrobeau şi nu rămânea nimic din el? Aşa, îl reparăm, îi facem un control minuţios, revizuim motorul şi-l dăm disponibil la zbor, spuse şeful serviciului tehnic maiorul inginer Gheorghe Zarioiu.

– Aveţi dreptate, ne-am obişnuit fără să vrem cu resturi sau poate nici atât; a fost un caz fericit.

– Probabil că au avut timp să aleagă un teren degajat. Asta însemna înălţime suficientă atunci când s-a produs oprirea motorului, în plus calm, mult calm şi prezenţă de spirit. Alţii s-ar fi pierdut.

– Puteau să catapulteze.

– Absolut, continuă şeful S.T.E.-ului. Însăşi instrucţiunile de exploatare în zbor prevăd părăsirea aeronavei

de către pilot, când l-a lăsat motorul şi nu mai poate face nimic altceva.

– Fac ei pe bravii acum, dar cred că nu le-a fost uşor.

– Cam aşa! Aterizarea forţată este plină de risc, chiar dacă ţi-ai ales un teren corespunzător. Văzut de sus, acesta pare bun, dar când eşti pe punctul de a lua contact cu solul constaţi cu groază că treci prin gropi sau printre stâlpii de telegraf..., chestie de noroc!

– Păi ce, numai minerii să aibă noroc! S-avem şi noi!

Într-adevăr căpitani Petru Griober şi Constantin Stratu au avut noroc, însă şi calităţile lor de zburători i-au scos din impas.

Iată cum s-au petrecut faptele:

Au decolat cu avionul de dublă comandă, pentru zbor de control. Căpitanul Griober, comandant de escadrilă, trebuia să-l verifice pe căpitanul Stratu, ce îndeplinea funcţia de comandant de patrulă. Era vorba de un traiect delimitat în timp şi spaţiu.

După ce au executat lucrul aerian în zonă, se pregăteau să vină acasă, când acul compturului TE-20 a căzut brusc la zero. Câteva mişcări din maneta de gaze i-au convins că motorul a tăcut. De ce? Nu au căutat să afle atunci cauza. Au încercat să-l pornească, dar fără nici un rezultat. În plus, rămăseseră şi fără curent electric la bord.

Legătura radio cu punctul de comandă fiind, deci, întreruptă n-au putut comunica situaţia în care se aflau. Având o înălţime de peste 5000 de metri, cu vizibilitate bună, au abandonat ideea iniţială de a catapulta. Au căutat grabnic un teren, făcând câteva schimbări de direcţie picate.

Se aflau deasupra unui teren arat din toamnă, fără reţele electrice şi suficient de vast ca să le asigure punerea avionului pe burtă, fără scoaterea trenului de aterizare.

Au largat cele două rezervoare suplimentare de combustibil (balast inutil) peste câmpuri, apoi au calculat unde şi când să execute priza de aterizare.

Nu era o aterizare obişnuită, în care, dacă veneai scurt, puneai motor şi prindeai pista. Acum, trebuia să te foloseşti de înălţimea avută, să-ţi socoteşti totul în cele mai mici amănunte, stabilind locul pe care-l considerai potrivit pentru aterizarea forţată.

Căpitanii Griober şi căpitanul Stratu, şi-au strâns pe rând chingile scaunului, cât puteau de tare, au închis combustibilul şi au tăiat contactul; toate acestea în fracţiuni de secundă, căci nu aveau timp.

S-au înţeles din priviri (cel din faţă a întors capul către cel din spate) asupra terenului şi a prizei, apoi au picat atât cât trebuie pentru a „sări" peste un şanţ de irigare, ivit pe neaşteptate în faţa lor. „Dacă mai sunt şi altele?" „Imposibil, se vedeau de sus!". Ăsta, să zicem, a fost norocul lor, în rest, artă în pilotarea unui avion cu reacţie, care devenise planor. Executaseră şi anterior asemenea exerciţii, cărora ambii piloţi le acordase atenţia cuvenită, iar acum, când viaţa le era în pericol, nu aveau voie să greşească.

Aşadar, au depăşit şanţul acela de irigaţii, apoi au filat mult, menţinând stabilitatea avionului cu manşa, iar direcţia din palonier. Planarea aproape paralelă cu terenul, care se datora vitezei şi fineţei avionului, li s-a părut o veşnicie. Aşteptau din clipă în clipă să audă zgomotul frecării fuzelajului peste arătura îngheţată,

dar, în afara unui fâsâit al fileurilor de aer, nu se auzea altceva nimic.

Unul din piloţi a vrut să scoată frâna aerodinamică, dar celălalt a ţipat la el şi l-a determinat să renunţe; era prematur.

Tocmai când se aşteptau mai puţin, în faţă au apărut garduri vii din mărăcinişuri. Nu constituiau o gravitate, putând trece peste ele, lucru care, de altfel, s-a şi întâmplat.

Au prins un bolovan cu burta, iar şocul a aruncat avionul câţiva metri în sus, asemenea unui bont – după cum avea să povestească Stratu mai târziu – şi, în sfârşit, s-a auzit zgomotul acela salvator; frecarea metalului pe pământul îngheţat.

Un trepidaj puternic a început să scuture avionul din încheieturi. Îl resimţea în manşă fiecare pilot şi toată fiinţa lor suflarea, dar rezistau, căci ce puteau face altceva?

Privirile le erau aţintite în faţă; pe lateral fugea terenul nebuneşte. Trebuia lucrat din manşă, în profunzime, orice denivelare de teren, pentru că nu putuseră pune avionul în lungul arăturii, aşa cum ar fi trebuit. „Uşor cu frâna aerodinamică”...

Noroc, din nou noroc, că terenul era îngheţat bocnă, iar zăpada acoperise gropile mici şi mari, făcând posibilă lunecarea fuzelajului avionului, întocmai ca patina unei sănii de dimensiuni neobişnuite.

Dar, vai! Deşi viteza scăzuse, lunecarea continua parcă la infinit. În faţă, apăruse periferia unui sat, se distingea o casă şi marginea unui gard. Trebuia executată o deviere din palonier, altfel ar fi fost păcat de tot ce făcuseră până atunci.

Ce ghinion! Să mori când nu trebuie, să fii părăsit de şansă tocmai la sfârşit. Să-ţi găseşti mormântul într-o aşezare omenească. Absurd!

Devierea continua, cu piciorul vârât în palonier la maximum, pe stânga. Se apropia obstacolul. Transpiraţia, caldă, la început devenise rece, pe sub cămaşă! ... Şi lunecarea nu se mai termina.

La un moment dat, au deschis amândoi cupola de plexiglas, gândindu-se să iasă pe aripă şi să sară, dar n-au făcut-o; îi putea prinde stabilizatorul şi-n plus dezechilibrau avionul. Au lăsat varianta asta *in extremis*.

Toate gândurile, toate deciziile se succedau în fracţiuni de secundă şi tot în secunde începuse numărătoarea inversă cu viaţa. Obstacolul era vizibil, zidul casei se mărea continuu, ca un ecran de cinema, dar, în acelaşi timp, unghiul salvator al devierii se accentua. Au depăşit fatalitatea la câţiva metri, apoi totul a tăcut. A încetat frecarea, trepidajul şi s-a oprit avionul înclinându-se pe o parte.

Afară era iarnă, o zi geroasă. Totul în jur era stană de piatră! Pe ramurile unui mărăcine uscat, un amărât de piţigoi, zgribulit de frig, părea indignat că un vultur i-a invadat teritoriul!...

Republica Populară Română

MINISTERUL FORȚELOR ARMATE
REGIMENTUL DE AVIAȚIE VÎNĂTOARE
Nr. 0152
din 01.02.1961
Comuna Boverelu

9 12

~~S E C R E T~~ 1/1
Ex.nr.1
S.C.514 NESECRET
A6622 /16.12.2010

Către,

SECȚIA PREGĂTIRE DE LUPTĂ AVIAȚIE
= DIN CAAT =

Înaintăm alăturat două dosare cu cercetările făcute pe marginea evenimentului de zbor produs în ziua de 27.01.61 în R.91 Av.V.-

P.COMANDANTUL R.91 AV.V.
LOCȚIITOR COMAND.PT.ZBOR
Lt.Col. [signature]
Puia Ioan.-

ȘEFUL DE STAT MAJOR
Cpt. [signature]
Ioan Marinescu.-

Nr. 214 /01405/31.01.61

Dosarul
Nr. 0152/61

D O S A R U L

Evenimentului de zbor din 27.01.1961

24

Anexă la Ordinul Nr. 0102677

~~S E C R E T~~
~~Ex.nr./.~~
S.C 514
Anexa nr.2
NESECRET
A6622 din 16.12.2010

FIŞE RAPORT

de ruperea avionului UTI-MIG-15 nr.1525 produs în ziua de 27.01.1961 la orele 11,14'

DATE ASUPRA PILOTILOR

I. Numele şi prenumele cu iniţiala tatălui: Cpt.Gröber I.Petre şi cpt. Stratu C.Constahtin.

II. Funcţia,gradul şi clasificarea de personal navigant:
- Căpitan comandantul esc.2-a cl.II-a
- Căpitan comandantul patrulei 3-a clasa II-a.

III. Total ore de zbor,ore pe tipuri respectiv de avion şi ore de zbor în categoria de pregătire de luptă în cursul căruia s-a produs evenimentul:

- Cpt.Gröber I.Petre avion UTI-MIG-15 = 318,42 ore.
  avion MIG-15 = 239,44 ore
- Cpt Stratu Const. avion UTI-MIG-15 = 137,45 ore
  avion MIG-15 = 373,47 ore

SCURTA CARACTERIZARE DE ZBOR A PILOTILOR

- Ambii piloţi sunt bine pregătiţi în zbor în toate condiţiile meteorologice fiind şi instructori de zbor.
- Mecanică corect execută, exploatează avionul în aer şi la sol în bune condiţiuni. Nu au avut abateri disciplinare în zbor. Privesc şi aplică corect instrucţiunile şi regulamentele de zbor.

Împrejurările în care s-a produs evenimentul.

Cpt.Gröber I.Petre instructor şi cpt.Stratu C.Const. pilot executau cu avionul UTI-MIG 15 nr.1525 zbor de control în raid deasupra norilor exerciţiul 95 C.P.A.1960.-

Au decolat la ora 11,23 iar după un timp de 51 minute la ora 11,14 la înălţimea de 1700 m.pe panta de aterizare din sistem a început să scadă turajul de la 11.000 la 8.000 de ture, continuînd să scadă mai lent pînă la 4000 de ture. Piloţii au procedat în urma indicaţiilor date de conducătorul de zbor,la cuplarea supapei izolatoare în continuare la escamotarea trenului şi flapsului din poziţia 20 grade, şi a raportat manevrele executate. Au raportat că planează spre aerodrom,ajungînd la înălţimea de 500 m.în direcţie aerodromului şi la distanţă de aproximativ 20 km.în această situaţie au făcut viraj 90 grade dreapta pentru alegerea terenului de aterizare,aterizînd pe terenul ales.-

- 1 -

25

Organizarea şi pregătirea piloţilor pentru zbor s-a făcut în condiţiuni bune.

Condiţiile în care s-a executat misiunea de zbor de către echipaj a fost următoarele: acoperire 1o/1o; vizibilitate 8-1o km.; plafonul peste 4ooo m.-

Ca urmări asupra echipajului, piloţii s-au salvat prin aterizarea forţată pe burtă fără nici-un fel de accidente. Avionul fiind aterizat pe burtă la luarea contactului cu pământul s-a deteriorat învelişul de la partea dorsală a fuzelajului de la cadrul nr.3 până la cadrul nr.24 fapt pentru care s-a spart instalaţia hidraulică, s-a rupt instalaţia radio, în afară de acestea s-a deteriorat rezervoarele suplimentare şi uşoare ondulaţii pe învelişul de la partea dorsală a planurilor.-

Cauzele evenimentului de zbor: La înălţimea de 17oo m. turajul motorului a scăzut brusc de la 11.ooo de ture la 8ooo de ture şi a continuat să scadă până la 4ooo. Nemai având tracţiune, piloţii au raportat conducătorului zborului, au executat indicaţiile acestuia, văzînd că nu dă nici-un rezultat şi nemaiavînd posibilitate să prindă aerodromul, au aterizat forţat pe direcţia pistei vest la cca.2o km.-

Deci cauza directă pentru aterizarea forţată a fost micşorarea din ce în ce mai mult a forţei de tracţiune după indicaţiile aparatelor de control motor.-

Cauza principală care a dus la producerea evenimentului a fost cădarea axului de la pompele de alimentare cu petrol

Vinovaţi de producerea evenimentului:

Nu sunt vinovaţi de producerea evenimentului: de zbor, de controlul tehnic la UTA Bacău şi a mecanicul de zbor pentru că nu avea cunoştinţă de existenţa unui defect la motor.

Măsuri luate pentru prevenirea evenimentelor pe viitor din aceste cauze:

—

Funcţia, gradul şi semnătura celor care execută ancheta:

Concluzia Comandantului Aviaţiei:

Evenimentul s-a produs datorită cădării axului

Anexă: actul tehnic.-

Nr. 24/0145/31.01.61

3140 2493

SECRET
Exemplar nr...2.
NESECRET
AL622 / 16.12.2010

ANEXA LA ACTUL DE ANCHETARE

Asupra Rupere (clasific.evenimentului) avionului UTI-MIG-15 (tipul avionului)
produs în 01905 (unitatea) la 27.04.61 (ziua,luna,anul)
piloţi: Căp. ecs. Gpt. Grober P. şi Căp. patrulă Gpt. Stroie C-tin
(funcţia,gradul,numele şi pronumele)

ACT TEHNIC

"30 ianuarie 1961 comisia tehnică compusă din Ing.şef Mr.ing. Constantinescu Gh. Membri: Ltc.maj.ing. Zamfirescu Gh. Gpt. Dumitrescu Ilie, Ltc.maj.ing. Theodorescu Marin, Ltc.maj.ing. Petcoare I. (comisiei)
am luat cunoştinţă de starea tehnicii de aviaţie.-
Avion 1525 seria, fabricat în uzina nr. URSS (nr.uzinei)
— la — 19/54 cu resursa 1500 ore.-
A zburat de la începutul exploatării 6534 41' ore.
A avut 1 (nr) reparaţii dintre care 11.03.56 Control profilactic executat de UM 03175.
(cînd,unde şi ce fel de reparaţii)
După reparaţia din 11.03.56 s-a stabilit resursa de 450 ore.
După ultima reparaţie a zburat 482 ore.
La producerea evenimentului resursa rămasă este de 376 19' ore.
Motor M-05 141.129 seria,fabricat în uzina nr. R.S.Cehoslov. (tip şi nr.uzina)
la —— 19/—— cu resursa de —— ore.-
A funcţionat de la începutul exploatării 223 31' ore,dintre care în aer 216 06' ore,la sol 41 58' ore.-
A avut 2 reparaţii,din care 06.04.57 rep. cap. URA Bacău
30.09.58 rep. cap. URA Bacău
(cînd,unde şi ce fel de reparaţii).
După reparaţia din 30.09.58 s-a stabilit resursa de 100 ore.
După ultima reparaţie a funcţionat 80 42' ore,dintre care în aer 77 10' ore,la sol 14 35' ore.
La producerea evenimentului resursa rămasă este de 17 29' ore.

- 11 -

Comisia a stabilit următoarele:

1. Se va descrie starea tehnicii de aviaţie (sistemelor, agregatelor şi pieselor, prinderea şi îmbinarea lor, poziţia pîrghiilor, robinetelor, manşei, întrerupătoarelor şi altor agregate de comanda avionului şi motorului), după producerea evenimentului: La bilanc pentru 6 jos a fuselajului de la cadrul 1÷21, înfundarea planurilor, rupereare ingrumentare, cerevac principal şi remorcă, filtru petrol, pere procelor, pentru cu 10-3 aripi.

Cantitatea şi calitatea combustibilului, lubrefiantului şi oxigenului : a fost bună

2. Cazul deteriorării şi defectării tehnicii de aviaţie (se va arăta cînd s-a produs deteriorarea în zbor, sau la lovirea cu pămîntul) în cazul defectării tehnice se va arăta cauza: Deteriorarea s-a produs în contact cu solul

3. Enumerarea agregatelor şi pieselor deteriorate în timpul evenimentului: Cele de la punctul 1 în plus RV-2, ARK-5, MRP-48, RV-11AM, jambe fixe

4. Vinovaţi de defectarea tehnicii de aviaţie:

5. Concluzii:

PREŞEDINTELE COMISIEI
Mr.ing. Constantinescu Ghe.-

MEMBRII:

Cpt.Dumitrescu Ilie.-

Lt.maj. Zarioiu Ghe.

Lt.maj. Gheorghe Marin

Lt.maj. Petrescu Ioan.-

CONCLUZIA INGINERULUI PRINCIPAL:
S-a ordonat întocmirea contrului axelor pompelor în procesul de reparaţii (control vizual ştiut cu ferofluxul)

R.P.R.
MINISTERUL FORȚELOR ARMATE
COMANDAMENTUL AP. ANTIAERIENE A TERITORIULUI

BULETINUL TRIMESTRIAL

cu premizele și evenimentele de zbor produse în trimestrul I al anului de instrucție 1960/961.

Ca urmare a evenimentelor de zbor grave care au avut loc în ultima parte a anului de instrucție 1960, ministrul Forțelor Armate a analizat împreună cu cadrele de comandă din toate unitățile de aviație cauzele care au determinat calitatea necorespunzătoare a pregătirii în zbor în unele unități de aviație și producerea unui mare număr de premize și de evenimente de zbor. În planurile de măsuri întocmite în fiecare unitate pentru prevenirea premizelor și evenimentelor de zbor - ca urmare a ordinului ministrului Forțelor Armate - s-au înclus sarcini ce trebuiau aduse la îndeplinire de către unități, sarcini ce au reieșit din lipsurile constatate anterior în unitățile respective și din experiența căpătată în desfășurarea pregătirii de luptă în zbor.

Toate aceste sarcini și măsuri nu au fost urmărite în permanență de către unii comandanți de unități, iar planul de măsuri a constituit un document formal care nu a mai avut rolul să țină mereu treaz atenția comandanților față de principalele probleme puse de pregătirea de luptă în zbor.

În aceste condiții, în noul an de instrucție și mai ales în ultima lună a trimestrului I al anului 1960/961, premizele și evenimentele de zbor au început să crească numeric și ca gravitate, deși activitatea de zbor în aceste luni a fost mult mai redusă decît în lunile de vară.

În acest trimestru, s-au produs 4 evenimente de zbor la un total de 3900 ore zbor executate, revenind un eveniment la mai puțin de 1000 ore zbor. Aceasta este media cea mai slabă din ultimii ani (în anul 1958, de exemplu, s-a produs un eveniment de zbor la 2200 ore executate).

Principalele cauze care au dus la producerea celor mai grave premize și evenimente de zbor, au fost :

- neducerea la îndeplinire cu simț de răspundere și cu consecvență a măsurilor prevăzute în planul de prevenire a premizelor și evenimentelor de zbor;
- lipsa de pregătire teoretică a unor piloți și ușurința cu care comandanții și locțiitorii pentru zbor au privit pregătirea acestora ;

La U.M.01918 Alexeni, la avionul pilotat de Maiorul Pricop Alexandru, după decolare la 15 m înălțime, s-a observat de două ori consecutiv o flamă puternică și un nor de fum. Cabina pilotului a fost inundată de fum, iar motorul a dat fenomene de pompaj puternic. Primind ordin , pilotul a redus motorul, a închis robinetul de oprire a motorului și a aterizat drept înainte, producîndu-se ruperea avionului.

S-a constatat că în timpul decolării s-a smuls o conductă de lichid a amplificatorului BU-1 la nivelul compresorului. Lichidul împrăștiat a fost aspirat în compresor, de unde o parte a ajuns prin conducte de încălzire a cabinei, în cabină și a produs fum, iar altă parte a fost trimisă în camerile de ardere. Aici, datorită puterii calorice diferită și a punctului de inflamare diferit de al petrolului, a creiat perturbări care au dat fum, flacără și detunături în ajutajul reactiv. La toate avioanele unității a fost controlată instalația BU-1, lucru ce se va face la toate unitățile.

La U.M.01905 Deveselu, la un avion UTI.MIG-15 pilotat de Cpt.Gröber Petre - instructor și Cpt.Stratu C. - pilot, în timpul coborîrii pe direcția de aterizare în condiții meteorologice grele ziua, turajul motorului a scăzut la 4000 ture/minut și nu a mai crescut peste acest turaj. Pilotul a cuplat supapa izolatoare, însă turajul a scăzut până la mersul în gol. La 1800 m înălțime, pilotul cu raportat conducătorului zborului și au cerut aprobarea să escamoteze trenul pentru a plana spre aerodrom. Avionul a ieșit din nori la 26 km de aerodrom și la 1000 m înălțime. Neputînd prinde aerodromul, au aterizat avionul pe un teren arat, cu trenul escamotat și flapsul la 55°. Cauza evenimentului de zbor o constitute ruperea cîtului pompei de petrol inferioară, lucru ce a determinat și nefuncționarea supapei izolatoare.

In urma cercetărilor făcute la UBA-Bacău, s-a constatat că cîtul pompei s-a rupt din cauza oțelirii materialului ca urmare a unor incluziuni metalice în materialul din care s-a fabricat cîtul pompei.

In afară de evenimentele de zbor de mai sus, în primul trimestru al acestui an, în unitățile de aviație s-au produs 56 premize de evenimente de zbor, din care :

- 2 la U.M.01945 Cocargeaua, cîtă cauză predominantă slabă pregătire a personalului navigant și necunoașterea materialului ;
- 8 la U.M.01918 Alexeni, cîtă cauză predominantă indisciplina;
- 16 la U.M.01941 M.Kogălniceanu, cîtă cauză predominantă indisciplina piloților și slaba deservire de aerodrom;

34

se va raporta telefonic inginerului principal;

- Pînă la 25.02.1961, se va raporta inginerului principal dacă în unităţi s-au constituit comisiile pentru analizarea premizelor evenimentelor de zbor, panelor şi defecţiunilor şi dacă aceste comisii îşi îndeplinesc atribuţiunile ordonate.

COMANDANTUL AVIAŢIEI
General-maior
Constantin Sandru

Şeful de Stat major al aviaţiei
Colonel
Laurian Medvedovici

Br.ort.118/61/16.02.961

Comandorul (r) Griober Petru s-a născut la 22 iunie 1928 în localitatea Petroşani, judeţul Hunedoara.

În perioada frecventării şcolii profesionale, a activat ca pilot sportiv pe planor apoi pe avion. În virtutea acestei pasiuni, în anul 1949 a fost repartizat pentru satisfacerea stagiului militar la Regimentul 9 Aviaţie din Bucureşti.

Pentru a deveni pilot de vânătoare, în timpul stagiului militar s-a hotărât să urmeze cursurile Şcolii Militare de Aviaţie de la Tecuci, pe care a terminat-o în anul 1951 ca şef de promoţie.

După absolvirea Şcolii Militare de Aviaţie, a activat timp de două luni în cadrul acesteia ca instructor, după care în luna ianuarie 1952 a fost repartizat la Regimentul de Messerschmitt-uri de la Roşiori de Vede iar apoi la Lugoj. Aici, în calitate de comandant de patrulă a trăit o experienţa neplacută care putea fi decisivă în cariera sa de pilot de vânătoare: la data de 5 iulie 1952, a fost considerat responsabil pentru fuga în fosta Yugoslavie a unor piloţi din subordine şi trecut în rezervă. În luna aprilie 1953 a fost reabilitat, îndeplinind în continuare funcţia de instructor de zbor până în anul 1954.

A urmat apoi activitatea într-o serie de unităţi militare, astfel: 1954-1956 Bacău, 1956-1957 Focşani, 1957-1960 Ianca, 1960-1978 Deveselu, 1978-1979 Timişoara, pe parcursul cărora a fost avansat până la gradul de colonel (comandor).

A îndeplinit pe rând funcţiile de comandant de patrulă, comandat de escadrilă, locţiitor de zbor al comandantului de regiment şi şef grupă zbor, funcţie de pe care a ieşit la pensie *„de la manşă”* în luna octombrie 1979.

Ca pilot de vânătoare, individual sau în dubla comandă, a zburat pe mai multe tipuri de avioane clasice

şi cu reacţie, respectiv: KLEMM-35, FLET, IAK-11, IAK-813, IAK-17, IAK-18, IAK-23, NARDY, PO-2, ME-109-G, IAR-80, MIG-15, MIG-21-F, MIG-21-MF, MIG-21-RMF si MIG-21-RFMM, fiind atestat ca pilot în toate condiţiile meteorologice, atât ziua cât şi noaptea, obţinând calificarea de Pilot de Vânătoare Clasa I-a, totalizând până la sfârşitul carierei 3582 ore de zbor.

Perioada cea mai prolifică a carierei sale o constituie activitatea desfăşurată începând cu anul 1960 la Regimentul 91 Aviaţie Vânătoare Deveselu în calitate de comandant de escadrilă, finalizată la sfârşitul anului 1978, ocupând la acea dată funcţia de locţiitor de zbor al comandantului.

A format profesional zeci de piloţi de vânătoare iar, în calitate de conducător de zbor, a reuşit să-i conducă pe toţi la aterizare indiferent de situaţiile neprevăzute apărute pe timpul zborului.

A plecat dintre noi în seara zilei de 21 decembrie 2011, fiind înmormântat cu onoruri militare pe data de 24 decembrie 2011.

Col. Griober Petru

Cariera de pilot a col.av.(r) Stratu Constantin merită de asemenea amintită:

În Şcoala Militară de Aviaţie de la Tecuci, pe care a absolvit-o în anul 1953, a zburat pe tipurile de avioane ZLIN-381, FLEET, NARDY, IAK-11, IAK-18, IAR-813, iar după absolvire a pilotat PO-2, FISLER STORCH, evoluând în anul 1954 pe reactivul MIG-15, în anul 1957 pe MIG-17, iar de când a intrat în dotare în anul 1962, pe supersonicul MIG-21, avion pe care a zburat până la trecerea în rezervă la limită de vârstă, în anul 1983.

A îndeplinit, pe rând, funcţia de comandant de patrulă şi comandant de escadrilă, fiind totodată instructor de zbor pe avioane supersonice în toate condiţiile meteorologice atât ziua cât şi noaptea, conducător de zbor în condiţii de aerodrom, de poligon şi în condiţii de luptă, încercător în zbor pe avioane reactive care au suferit reparaţii capitale, pilot autorizat să execute cercetarea meteorologică şi inspector de zbor.

A acumulat un număr de 3.200 de ore de zbor, din care 2.500 pe avioane reactive. A efectuat 6.000 de aterizări, deţinând titlul de Pilot Militar Clasa I pe avioane supersonice.

A format generaţii întregi de tineri piloţi în calitate de instructor de zbor, mulţi dintre aceştia ajungând să ocupe funcţii de conducere în cadrul forţelor aeriene.

Ultraexigent atât cu sine cât şi cu subordonaţii săi la capitolul zbor, a trăit o mare satisfacţie: *nici unul dintre elevii săi nu a căzut cu avionul.*

Acrobat înnăscut, a fost apreciat de toţi piloţii drept un mare maestru în executarea figurilor complicate, care necesitau înaltă precizie şi efort susţinut.

Succesul acestei cariere impresionante, s-a datorat în primul rând faptului că şi-a iubit meseria până dincolo de absurd, fiind un împătimit al zborului. A dus un regim de viaţă adecvat, fără excese, găsindu-şi în soţie şi copii tot echilibrul şi resursele necesare de a se compensa în faţa unor momente tensionate, generate de zborurile riscante, de noapte, la joasă înălţime ori în condiţii meteo grele, care te îmbătrânesc înainte de vreme.

A încetat din viaţă în anul 1990 urmare a unui accident vascular cerebral, fiind înmormântat cu onoruri militare la Cimitirul Eroilor din Timişoara.

Col. Constantin Stratu

Echipare în costumul de suprasarcină

Ce-o da Dumnezeu

În biroul Escadrilei n-am găsit decât furierul, care scria de zor o scrisoare. Piloţii erau plecaţi la sala de pregătire.

Afară, gerul stăruia, iar zăpada scârţâia sub tălpile cizmelor, amintind de ţârâitul greierilor de astă-vară. Pe faţă te biciuia un vânt rece, urechile aveau de suferit, dacă nu le vârai sub căciulă, iar nasul, nu aveai unde-l vârî.

Până la sala de pregătire am îngheţat pe jumătate, căci ieşisem fără manta. Mi-am reproşat o asemenea imprudenţă, mai ales că aveam oroare de răceli, gripe, viroze şi altele.

Nu se făcea nici un fel de pregătire. Iarna era aspră şi grea, băieţii aşteptau răspunsul Comandamentului la propunerea comandantului de regiment de a li se aproba plecarea în concediu de odihnă, la munte. Zăpadă, aer curat, 15 zile tihnite printre brazi, pârtii, schiori, schioare şi alte plăceri!! (ca să fim cinstiţi şi câte una mică înainte de masă).

Căpitanul Alexandru Olteanu aduce veste îmbucurătoare că s-a aprobat concediul, cu plecarea în două eşaloane.

– Să stabilim formaţiile, zise Lache.

– Tragem la sorţi, propuse căpitanul Brişcă.

– Daţi-mi o căciulă, am şi făcut biletele.

– Ia-o pe-a mea, îşi oferi serviciile, ca întotdeauna, locotenent major Nicolae Ganea, abordând un zâmbet cu subînţeles.

Biletele sunt aruncate, căciula ameţită, apoi este răsturnată pe masă şi fiecare se grăbeşte să tragă „planeta”.

Tocmai atunci intră comandantul regimentului de aviaţie:

– Ce faceţi aici?

– Ce-o da Dumnezeu, răspunse Lache care era cu spatele şi nu-l observase pe cel ce intrase.

– Drepţi! ordonă comandantul escadrilei.

– De voie! Dar ce amestec am eu, pardon ,,Dumnezeu", în ce faceţi voi aici?

Linişte. Dacă cineva scotea o vorbă negândită, era pierdut.

Şeful, nu ştiu de ce, nu suporta să i se spună, cum i se spunea şi căuta să-l afle pe cel care-l poreclise în felul ăsta.

Privirea-i căzu, desigur, pe căpitanul Anghel Dorobanţu – Lache – care, cu o clipă înainte, îl luase gura pe dinainte.

– Spune, Dorobanţule, ce vrei să-ţi dea ,,Dumnezeu"?

– 15 zile concediul în primul eşalon, îşi luă acesta inima în dinţi, neînţelegând întru totul aluzia colonelului-comandant.

– Se aprobă! răspunde şeful unităţii zburătoare şi schimbă subiectul.

După plecarea lui, toţi sar de la locurile lor, înconjurându-l pe Lache.

– Te-ai aranjat, stimabile, eşti dat naibii, n-am ce zice, îl luă în primire o voce.

– Poate te alegi cu 15 zile de arest, insistă altă voce.

– Nu-i nimic şi acolo se odihneşte omul. Dar nu cred aşa ceva, ,,Dumnezeu" e băiat bun, chit că râde din an în paşti. Şi apoi nu m-am referit la el, nici nu-l văzusem când a intrat. Mie nu-mi spuneţi Lache şi nu mă supăr?

– Lache, de la lacheu, funcţie nu glumă, sublinie, locotenent major Ganea Nicolae.

– Bine, bine, desfaceţi biletele, să vedem cine pleacă.

În câteva minute se stabilesc cele două eşaloane. Au mai schimbat câţiva între ei, după care Olteanu, aruncă surpriza:

– Am uitat să vă spun că s-a dat în folosinţă Cabana aviatorilor din Poiana Braşov...

– Păi, la Predeal, unde mergeam până acum?

– S-a terminat! Numai odihnă nu era aceea. S-au prins şefii că piloţii noştri se ,,odihneau" cât era ziua de lungă, la bufetul gării.

– Eu nu mă duc, zise căpitanul Brişcă. Plec din pădure şi ajung tot în pădure? Vreau să mă distrez la oraş!

– Parcă merge cum vrei tu, măi Gheorghe, du-te cel puţin din curiozitate.

– Dacă nu-mi place acolo, plec.

– Şi eu...

– Şi eu.

– Gata, gata, tăiaţi contactul pe tema asta! Vom trăi şi vom vedea, linişti starea de spirit comandantul escadrilei.

A doua zi au plecat la Braşov şapte piloţi, iar ceilalţi i-au condus până la gară. Au promis că vor scrie, că vor telefona, dar n-a făcut-o nimeni.

.....

Prin grija Casei Armatei din Braşov, în gară i-a aşteptat un microbuz, cu care au urcat până în Poiană. Nimeni nu ştia nimic de noua locaţie: unde se află, cum arată etc. Şoferul, deşi întrebat, parcă-i tăiase popa limba, nu scotea o vorbă.

Au ajuns la destinaţie după lăsarea întunericului. I-a aşteptat Mânea Petrişor, destoinicul şef al Cabanei Aviatorilor, care le-a asigurat cazarea în camere cochete, bine încălzite, cu baie şi apă caldă. Sala de la parter, încăpătoare, servea şi ca sufragerie. Obosiţi de atâta

drum şi dând de căldură, cei şapte s-au culcat imediat, fără a mai aştepta ora stingerii.

Dimineaţa primei zile a fost magnifică! Un soare strălucitor arunca suliţe peste zăpada imaculată, brazii împovăraţi cu nea, drepţi ca la paradă, formau un fel de perdea protectoare pe laturile perimetrului unde domina o vilă impunătoare şi un avion „MIG"-15 „gata de zbor". Apoi, lacul, asaltat vara de piloţii, pescari amatori, acum contrastând cu peisajul hibernal.

Totul le-a plăcut piloţilor de la bun început. Nu se mai gândea nimeni la plecarea acasă. Împrejurimile îţi luau ochii, puritatea aerului ozonat îţi dădea sănătate, dar şi poftă de mâncare. Exista un program bine gândit, odihna îmbinându-se armonios cu plimbările în zonă. Cei care doreau se puteau deplasa până în Poiana Braşov, staţiunea mult îndrăgită şi-n care găseai de toate, sau aproape de toate.

Revenirea la cabana aviatorilor era mai problematică, pentru că, dacă întârziai după căderea nopţii, la intrare, te luau în primire Fetiţa şi Milogu, un cuplu de câini ciobăneşti, cerberii aşezării.

Piloţii, băieţi curajoşi, nu se speriau nici de nămeţi, nici de urmele de zăpadă, ce păreau a fi lăsate de urşi, şi pe scurtătură, cale de un kilometru şi ceva, plecau în Poiană. Nu ştiu cum s-a făcut că poteca ce începea direct din faţa cabanei, ajungea exact în spatele rusticului restaurant „Şura Dacilor", construcţie solidă din bârne de brad secular, care avea tapete originale pe dinăuntru, din piei de animale şi trofee de mistreţi impunători, sau păsări împăiate din fauna locală, dintre care nu lipseau şoimii şi corbii cu ochi ce ţinteau fix spre fiecare masă, încât se cam speriau cei de-o şchioapă, deşi n-aveau ce căuta în această incintă.

Ospătarii, solemni, gravi, bărboşi aveau costume specifice dace. Fermecătoare era ,,dacele", care, în plus, lăsau să se vadă printr-un şliţ al veşmintelor purtate, piciorul frumos, alb, până sus, pe coapsă.

Se puteau servi specialităţile casei: halcă de mistreţ cu mujdei de usturoi, trandafiri şi tochitură, pastramă de capră, friptură de iepure sălbatic, plăcintă cu brânză şi altele. Toate acestea stropite din belşug cu vinuri negre, nebotezate, ,,puterea ursului" adus în căni de lut.

Gurmanzii se simţeau aici ca la ei acasă. Unii intrau împinşi de la spate de către spiritul lui Bachus, iar alţii voiau să vadă ,,dacele", ce pe vremea aceea erau tinerele şi cu sex-apelle; acum or fi îmbătrânit şi ele!...

În Poiana Braşov găseai şi alte locuri atrăgătoare, însă aviatorii se simţeau bine, numai la şură. Aici era ambianţă plăcută, creată de ,,daci" şi mai ales de ,,dace", precum şi de orchestra de lăutari. Unul dintre ei făcuse armata la aviaţie, trei ani de zile. Se trezea şi se culca ultimul, căci omul fusese gornist chiar în regimentul de unde veniseră piloţii şi-i cunoştea aproape pe toţi.

Se simţea mai apropiat de căpitanul Gheorghe Brişcă, probabil datorită comunităţii de pigmenţi, deoarece, de cum l-a văzut, i-a zis:

– Sunteţi de-al nostru; nu mi-aţi făcut zile fripte ca alţii..., odată m-aţi învoit chiar în oraş, îmi aduc bine aminte. E rândul meu acum să mă revanşez, aşa că o să vă cânt pe gratis!

– Lasă asta, întâi să vedem ce ştii şi pe urmă vorbim noi.

– Pe onoarea mea că nu iau un ban de la mata. Când Tony spune o vorbă, e sfântă!

– Dar acum la ce cânţi?

– M-am reprofilat. După ce mi-au furat trompeta, am studiat ţambalul, ăsta-i greu de şterpelit, nu-l vrea nimeni.

– Şi cum l-ai studiat? Te-ai înscris la Conservator?

– Faceţi mişto, vedeţi?

– Nicidecum.

– L-am studiat după ureche acasă la taică-meu, n-a fost greu. Noi ăştia, avem muzica în sânge!

– Dacă-i aşa, i-a zi-i una de la noi, din Oltenia!

Atât i-a trebuit lui Tony. A ieşit în faţa formaţiei cu ţambalul de gât, a făcut un semn celorlalţi, care, ca nişte mexicani veritabili, au înconjurat masa aviatorilor şi s-au pus pe cântat, până la ora închiderii.

– Dom'le, spuse cineva, dacă o ţinem tot aşa şi-n zilele următoare, să ştii că află şefii şi desfiinţează şi actuala cabană a aviatorilor!

– Fii serios. Odată vede naşu' ştii tu ce..., nu mai venim aici decât în timpul zilei, luăm una mică şi la cabană.

– Lux! Dar să vedem noaptea asta unde ne odihnim oasele, căci am fost trimişi la odihnă, nu?

– Ne întoarcem la noi.

– La ora asta, noaptea prin pădure, doar n-ai băut mai mult ca mine?

– De unde poţi să ştii?

– Dormim la hotelul Sport.

– Mergem acolo!

Tony, exaltat, se ţinea după aviatori, cu ţambalul până la ieşire, cântând un marş compus de el, aşa pe moment, spre satisfacţia unanimă.

– A fost seara mea, zise el. Trăiască aviaţia, trăiască aviatorii!

Hiba lui 016

Dimineaţă senină, geroasă, cu zăpadă spulberată de un vânt aspru, tăios. Calendaristic, iarna aceea trebuia să se fi terminat de mult, dar iată că natura se încăpăţâna sau poate îşi făcea de cap.

Frigul era suportat cu greu de toţi, dar mai ales de cei ce-şi desfăşurau activitatea în plin câmp, la linia de avioane.

Am ajuns acolo, tocmai când un „MIG"-19 era încercat la cale, iar căpitanul Popa A. Ioan – tehnicul avionului – care, urcat pe scară, vârâse capul în cabină şi discuta ceva cu pilotul, ori încerca s-o facă, pe tema turaţiilor turbinelor.

Zgomotul asurzitor rupse tăcerea ce dăinuia peste întinderi, sperie un cârd de ciori care zburară aiurea, iar jetul fierbinte topea zăpada şi usca pământul din spatele avionului, lăsând până la urmă o pată neagră pe albul imaculat. Turajul odată redus, tehnicul trase capota cabinei, o zăvorî, coborî, luă scara şi făcu semn servanţilor să ridice calele din faţa roţilor.

M-am dus lângă el. Căpitanul Popa A. Ioan, era un tânăr simpatic, care, se împăca bine cu oltenii de vârsta lui; amândoi i-am făcut cu mâna pilotului în persoana maiorului Alexandru Olteanu, comandantul escadrilei. Acesta răspunse zâmbind şi înclinând din cap, fiind apoi atent la rulajul avionului pe zăpada, afânată, spre start.

– Cum merge? l-am întrebat pe Popa, după ce avionul s-a îndepărtat.

– Acum bine, îmi răspunse, dar mi-a dat de lucru unul din motoare. Am îngheţat noi, dar ele?

El, zgribulit de frig, a fugit prin zăpadă, la baracă, unde ştia că duduia o sobă improvizată dintr-un butoi metalic, iar eu, care venisem cu treburi zilnice la escadrilă, m-am îndreptat către celelalte „MIG”-uri.

– Alo, alo! – aud că mă strigă cineva – şi uitându-mă îl văd pe căpitanul Ştefănache Ştefan, Fane cum i se spunea în particular, era cam alb la faţă, în ciuda tenului său brun.

– Ce faci dom’le, nu ţi-e frig? îl întreb.

– Mie? Eu îs de la munte...

– Cum munte? Câmpia e la poalele dealurilor subcarpatice, parcă!

– Da, da, însă de la mine acasă se vede zăpada pe Bucegi şi de aia mă consider muntean.

– Ce te consideri, fii sigur că eşti, îl tachină locotenent major Petre Stroe, un bun specialist IERAB al escadrilei.

– Taci, om de la şes, tu vorbeşti? Vezi că-ţi îngheaţă limba-n cerul gurii dacă mai scoţi o vorbă, îi ripostă Fănică, în veşnice lor dispută teritorial-natală.

N-au mai continuat dialogul deoarece „026” porni din loc şi luând-o la dreapta, la start, ne aruncă în faţă zăpada spulberată şi cu toate că ne-am întors toţi trei cu spatele şi-am ridicat gulerele şubelor îmblănite, am simţit acele de omăt cum ne înţepau pe faţă.

– Fugiţi de acolo! ţipă locotenentul major Ioan Bratu, vine la alimentare avionul meu „019”, făceţi-i loc, făceţi-i loc, nu-i prea ţine frâna!

– Păi cine-i de vină, avionul? ironiză căpitanul Popa A. Ioan, reîntors de la baracă.

– Baţi şeaua să priceapă Bratu? completă Fănică râzând şi savurându-şi gluma.

– Lasă nea Fănică, că-ţi vine şi matale rândul mâine-poimâine, când se încălzeşte vremea şi-o începe teatrul cu cauciucurile.

– Ce tot vorbeşti acolo?

– Dacă şi anul ăsta se va ţine ghinionul de dumneata vei fi nevoit să schimbi câteva camere la roţi, devii campion.

– Bafta asta s-o ai tu, măi mânzule, sări căpitanul Popa A. Ioan în ajutorul colegului său de breaslă. Asta-i urezi viitorului tău şef? Ai pus de mămăligă!

– Viitorul şef?

– Da, Fănel va promova la patrulă, aşa că, dacă vrei să se facă că n-a auzit ce-ai spus, invită-l după-amiază, la Valerică.

– Păi nu l-am văzut niciodată la crâşmă, deşi şi eu semnez condica pe acolo, numai în ziua soldei, pe treizeci ale lunii.

– Aşa este! El bea câte o ţuică de Podu-Vadului, la domiciliu, are butoiaş, adus de acasă.

– Măi, măi, multe ştiţi voi, dar...

A fost întrerupt de trecerea lui ,,019", care împrăştie neaua într-o parte şi-ntr-alta. Bratu fugi după avion, ceilalţi ne-am îndreptat spre ,,016" ce nu voia să pornească, nici în ruptul capului.

Căpitanul Nicolae Jişa fulgera, iar maiorul Ilie Dumitrescu tuna şi dădea cu biciul la adresa tehnicului, locotenent major Vasile Ristea, al cărui noroc apusese parcă, pentru ziua aceea.

– Vasile, faci salturi până la lizieră dacă nu-ţi porneşte sfârleaza, îl admonesta inginerul escadrilei.

– Parcă eu nu vreau s-o ia din loc, zise enervat acesta. Uitaţi-vă şi dumneavoastră ,,benzineşte, scânteieşte, dar nu porneşte” aşa se spune la clasice, nu?

– Exact aşa, numai că noi suntem la aviaţia reactivă şi încă supersonică, deci zicala cade.

– Atunci să-i schimbăm ceva din text, nu se lasă Ristea. Să-i zicem ,,petroleşte, scânteieşte şi nu porneşte”, ... dar tocmai atunci motoarele au pornit, întâi primul, apoi al doilea, hiba fiind depistată de tehnicul de patrulă care ambiţios cum era, dăduse de firul acesteia, care-i ţinuse în loc mai bine de o oră.

– Încă câteva scene din astea şi îmbătrânesc înainte de vreme, răsuflă uşurat căpitanul Jişa.

– Ce să mai îmbătrâneşti, ţi-am spus-o şi altă dată, arăţi deja ca pensionarii, aruncă tableta Ştefănache.

– Omul alb – îl ameninţă Jişa cu arătătorul drept – am în lada de scule un ciob de oglindă, ia-l uită-te şi trage concluzii.

– Chestia cu oglindă-oglinjoară...

– Pe dracu’, persoana aia arăta cum arăta, dar tu...

– Eu îs tânăr şi...

– ... bun de însurătoare, nu-i aşa?

– Chiar aşa. Peste puţin timp sunt om la casa mea.

– Şi până atunci, stai în gazdă.

– Da, ca şi tine de altminteri, ,,însurăţelule”!

– V-aţi găsit să trăncăniţi pe frigul ăsta, curmai discuţia, haidem la butoi.

– Bună idee.

La baracă, în jurul butoiului în care funcţiona un injector de petrol era înghesuială mare şi-un fum şi mai mare. Cei cu funcţii abuzau şi-şi găseau loc în imediata

apropiere, ceilalţi pe delături. Abia dacă se dezmorţeau puţin.

Am abuzat şi eu, astfel că peste puţin timp am simţit cum îmi pătrunde căldura în oase.

– Ce-ar merge un ceai fierbinte, sugeră cineva.

– Gata, s-a notat! răspunse un militar în termen – caporalul

Viorel Cubleşan – fost picolo în viaţa civilă.

– Bravo băiatule, îi zic, eşti pe fază, şi-i dau un baton de ,,Cibo", pe care-l aveam în buzunar.

Un ceai fierbinte şi puţină căldură de butoi a fost tot ce mi-a trebuit pentru dimineaţa aceea geroasă. Am mai zăbovit la escadrilă, printre bravii tehnici încă un timp, după care, împreună cu alţi câţiva, într-o dubiţă T.V., ne-am înapoiat la cazarmă.

Primăvară-n suflete

Aşteptam primăvara ca pe o binefacere. Iarna aceea excesiv de lungă şi geroasă nu se mai sfârşea.

Abia prin martie norii au permis soarelui să-şi arunce razele palide, călduţe, peste câmpurile acoperite încă cu o crustă subţire de gheaţă. O adiere şi apoi un vânt meridional, care a ţinut câteva zile, a topit totul.

A venit primăvara, fără doar şi poate!

Şi unde o puteai simţi mai bine, dacă nu pe imensitatea aerodromului, care-şi schimba înfăţişarea de la o zi la alta. Imaginea albă, imaculată, cu care ne obişnuiserăm, era înlocuită de cafeniul câmpului infinit, acoperit pe ici, colo de pâlcuri de ceţuri şi aburi fumurii. Pământul se

metamorfoza văzând cu ochii, înfăţişarea lui fiind, nu peste multă vreme cu totul alta.

Creştea iarba pe toată întinderea, gâze de tot felul, încă amorţite, ieşeau la soare, piţigoi şi sticleţi singuratici, zburau bezmetici, iar vrăbiile se scăldau în ochiurile de apă. Verdele dăinuia peste aerodrom, contrastând cu pista betonată alb-cenuşie şi culorile distincte ale balizajului de zi. Pomii înmuguriţi dădeau în floare, iar miresmele atât de cunoscute se resimţeau la tot pasul.

Dinspre pădurea de o nuanţă încă nedefinită, se auzeau triluri de mierle şi rar, foarte rar, cântecul cucului, revenit de pe alte meleaguri.

Un suflu nou, curat, plutea peste tot în jurul nostru, a celor care stăteam tolăniţi la start, pe pământul deja zvântat. Unii îşi aşteptau rândul la zbor, alţii erau cu deservirea şi câţiva pe care nu i-a văzut nimeni în timpul iernii, surplus de efectiv.

O dublă, sondă meteo, decolă pentru a cerceta zona, trecând prin pâlcuri de ceaţă în destrămare, ceaţă de primăvară. Rezultatul constatării era comunicat prin radio, aşa că alte avioane de dublă– comandă – trei sau patru – aveau motoarele încălzite, gata de zbor. Pe rând, au intrat pe pistă, luându-şi zborul, lin, frumos, fără nerv – zburau pentru control comandanţii de patrule, aceştia fiind verificaţi de ofiţeri superiori din grupa comandă a regimentului.

Conducătorul zborului era, însuşi, comandantul unităţii, care stăpânea cerul şi ,,zebra”. Ştiindu-l exigent, până la exasperare, zburătorii se lansau cuminţi, până ajungeau în zonă, apoi ,,se dădeau în lanţuri”. Acolo, sus, nu-i vedea nimeni ce fac, erau doar vânători-interceptori

şi se simţeau în elementul lor. Ochiul magic al şefului rămăsese undeva jos şi nu-i putea supraveghea.

Se executa toată gama de acrobaţie, figuri de stil, unele reuşite, altele mai puţin. Cei din comandă ştiau ce să ceară, iar cei controlaţi ştiau ce să ofere. Cerul era plin de dublele ce se găseau fiecare în zona lor, prezentându-şi programul. Gemeau parcă, la terminarea resursei, figurile acrobatice se desfăşurau cu repeziciune: tonouri, looping-uri, vrile...

Şi soarele cu strălucirea lui feerică peste cupole, pătrundea în cabine, viu, neşters, ajungând în toate ungherele. Era primăvară jos, sus, şi-n sufletele zburătorilor care resimţeau şi-n avioane acel simţământ ciudat, ce se succede de la an la an, renăscându-le fiinţa.

Dar acei care se bucurau mai mult decât alţii, de venirea primăverii erau tehnicii. Aceşti oameni minunaţi care îngrijeau maşinile lor zburătoare, de multe ori îşi executau meseria în condiţii deosebit de vitrege. Iarna, care abia ne părăsise, lăsase urme peste tot. Gerul, viscolul, nămeţii, lupta cu toate acestea nu i-a biruit. Atunci când termometrele indicau minus zece-cincisprezece grade, tehnicienii de avioane şi patrule, nu stăteau la căldură în baraca escadrilei, ci afară, lângă şi sub avioane. Munca lor, deloc uşoară, plină de răspundere cerea eforturi, uneori de ceasuri întregi, până ce defecţiunea era depistată, remediată şi verificată funcţionarea.

Şi intemperiile care nu-i iertau…

Acum când vremea era frumoasă şi soarele se arăta mai strălucitor ca de obicei în acest anotimp, ei lucrau cu şi mai multă voioşie şi parcă uitaseră prin câte trecuseră cu câtva timp în urmă. Îi încânta în acele dimineţi cerul

nemărginit, primăvăratic, fără nori, de o puritate ameţitoare, mireasma câmpului înverzit, ciripitul păsărilor.

Renăştea natura, era firesc să renască şi oamenii.

– Scoate-ţi flanelele de pe tine, măi Florea, zise căpitanul Jişa, dezbrăcându-se şi rămânând numai în maieu.

– Nici nu mă gândesc, răspunde Marin, până ce nu trec zilele babei, nu dau jos, nimic de pe mine.

– Ce „zilele babei”? Înţeleg de ziua femeii, treacă-meargă.

– Eu rămân la ale mele, nu mă lipsesc de cojoc, sunt suferind.

– Suferind? Şi ce ai?

– Ceva intercostal, uite reţeta de la doctor.

– In-ter... in-ter... se chinui Jişa să descifreze hieroglifele medicului, in-ter-pan-ta-lo-na-ră stângă... spuse ce-i trecu prin cap şi-i restitui reţeta.

Interlocutorul, mult timp, a crezut că ce-i „citise” colegul său, era diagnosticul bolii sale. Oare, s-o fi vindecat până la urmă?

„Zbor” în patrulă

– Ce facem azi?

– Nimic!

– Dar mâine?

– Tot nimic!

– Cum aşa? îi zic lui Relu, colegului meu într-ale meseriei armelor, avem două zile libere şi stăm pe loc?

– Dormim!

– Acum, primăvara? E păcat, zău aşa! N-am hibernat toată iarna? Şi ce iarnă?! La început ninsori şi nămeţi de nu se vedea om cu om, apoi geroasă că-ţi îngheţa apa în paharul de pe masă. Ai uitat?

– Ce te miri aşa? Când eram copil, îmi amintesc, intram în zăpadă până-n gât. A nins într-o noapte atât de mult, încât dimineaţa tata a făcut un tunel ca să poată ieşi din casă. Ce-a fost astă-iarnă la noi, pe aerodrom, nu-i nimic pe lângă zăpezile de odinioară.

– Bun, m-ai lămurit! Problema e că a venit primăvara, afară-i soare, plăcut, înverzesc pomii, creşte iarba şi noi stăm. Doar nu suntem la arest!

– Păi... ce-ai vrea să facem?

– Hai la plimbare cu motocicleta.

– Aş merge, dar unde?

– În oraş, n-avem ce face!

– Ştii ceva? Hai la Bucureşti. Plecăm azi şi ne-ntoarcem mâine!

– Prea departe. Şi, apoi, trebuie să ne învoim, pentru părăsirea garnizoanei, doar ştii cum vine treaba!

– Ei, atunci pe raza noastră de activitate. Uite, până la Siliştea?

– Drum de ţară, desfundat după topirea zăpezii.

Dacă avem şi-o pană pe coclaurile acelea, ne papă lupii.

– Dacă tot alegem, să vedem pe unde ne-am putea petrece timpul liber. Gata, am găsit, mergem la Roşiori, o aruncătură de băţ! Am acolo o cunoştinţă, care s-ar bucura de prezenţa mea.

– Eşti un egoist! Dar eu? Şi de prezenţa mea trebuie să se bucure cineva, că doar facem „un zbor în celulă”, nu?

– De ce nu „în patrulă”? Dăm în prealabil un telefon şi se aranjează.

– Măi, dacă ne-ar auzi cineva, şi-ar închipui cine ştie ce lucruri urâte despre noi...

– Vezi-ţi de treabă! Suntem tineri şi avem dreptul la câte o escapadă din când în când. Crezi că cei care ne-ar trage în ţeapă au fost uşă de biserică? La timpul lor au zburat şi ei pe spate, în miez de noapte. Cunosc eu pe unii ce nu s-ar da în lături de la acrobaţii de genul ăsta. De exemplu...

– Hai, nu fi rău...

– Cobor să pregătesc motocicleta. Vezi ce ai prin casă, să luăm cu noi, vreo tămâioasă pentru inimioară, parcă aşa se spune. Dacă nu, găsim pe teren.

„Decolăm” pe drumul cel mai scurt – o potecă prin pădure, de la blocul burlacilor, unde locuia Aurelian, colegul meu – direct spre oraş. De aici, Relu a telefonat la cunoştinţa lui, eu am făcut plinul „K”-ului la singura benzinărie existentă în oraş.

– În regulă, îmi zice, după ce ne-am reîntâlnit. Am găsit-o. Nu era acasă, ci la serviciu, ore suplimentare, recuperări, cam aşa ceva.

– Cu şeful ei?

– Ce-ţi pasă? Principalul e că s-a bucurat de vocea mea. Nu ne-am mai văzut de mult...

– I-ai spus că eşti în dublă-comandă?

– I-am zis că vin cu un coleg şi a înţeles – o ştiu, fată deşteaptă. Nu-ţi fă griji, are vreo prietenă.

– Nu-mi fac, dar nu mi-ar plăcea să-i ţin de urât impiegatului de mişcare din gară, până-ţi schimbi tu uleiul!

– Repet, nici-o grijă!

Lăsăm oraşul în urmă, cap compas Roşiori, pista degajată până la Olt, viteză maximă. Trecem apa, peste podul aflat ca totdeauna în reparaţie, apoi din nou gonim spre meleagul care-i rezervă prietenului meu anumite amintiri.

Timpul frumos, perspectiva unui week-end plăcut, ne creează o bună dispoziţie. Relu cântă în spatele meu, e vesel – ştie el de ce – merge la sigur! Totdeauna de când l-am cunoscut a ţintit înainte şi se pare că n-a dat greş niciodată. Poate calcă acum cu stângul; ar fi păcat de benzina consumată şi timpul pierdut!

Pe drum, facem o întrerupere, la marginea unui sat, unde se găsea o parcare şi un chioşc cu răcoritoare. Aurelian vrea să bea o limonadă, căci i s-a uscat gâtul, după câteva încercări nereuşite de a interpreta ceva.

– Măi omule, nu bea poşirca asta; ştii că-ţi face rău!

– Mi-e sete, gust numai puţin.

– Treaba ta, dar să nu mă pui să opresc la fiecare stâlp!

N-am oprit, n-a fost nevoie, licoarea aceea galbenă, din care am gustat şi eu, era apă chioară, fără nici un gust. În schimb, am găsit smochine, import din ţările slab dezvoltate, cum se spunea pe atunci. Nici că se putea ceva mai potrivit pentru o atenţie fetelor la care mergeam. Am luat atât cât ne-a încăput în buzunare şi-n cutia de scule a motocicletei. I-am făcut vânzare persoanei cu ecuson „O.C.L. Alimentara” pe câteva zile. Localnicii preferau orice, numai smochine nu, fiind şi aşa destul de uscaţi, după o iarnă grea.

La intrarea în Roşiori, trecem printr-o băltoacă în viteză. Ridicăm picioarele, ca să nu ne udăm pantalonii uniformelor, alungăm nişte gâşte ce navigau liniştite pe apă, stropim pe unii ce stăteau pe trotuar, de ne alegem

cu câteva cuvinte care fac fetele să roşească – pe noi mai puţin!

– Ei, îi strig lui Relu, spune-mi pe unde s-o iau?

– Tot înainte, până-n centru!

– Dar Strada Mare e în reparaţie.

– La dreapta! primesc un ordin scurt.

– O fundătură!

– Înapoi şi la stânga, dirijă amicul meu.

Intru pe o străduţă ce altă dată servise drept drum de care, acum plină cu noroi moale de intrau cauciucurile pe jumătate, mărind riscul unei derapări. Reduc viteza – şi bine am făcut – căci dintr-o ogradă cu orătănii, se reped asupra noastră doi dulăi care au văzut lumina zilei la ţară, dar au crescut la oraş, ne încadrează pe ambele părţi. Ieşim la drumul mare cu escorta după noi, şi abia după ce-am accelerat, am scăpat de ei.

– Vai, ce m-am speriat!

– Vezi să nu rămâi aşa.

– Am început bine, n-am ce zice.

– Cine-i de vină? Ne facem „prieteni" pe aici: adineauri tipii ăia pe care i-am stropit, acum lupii ăştia... vai de noi la întoarcere! Cred că eşti de acord cu mine, că defluirea trupelor tot pe strada respectivă o facem?!

– Da, da, ştiu, răspunde coechipierul, cu ochii în stânga şi-n dreapta, pentru a repera alţi câini ce lătrau prin curţile oamenilor. Erau mulţi câini pe atunci în Roşiorii de Vede. Dar cine să-i vadă?

În sfârşit ajungem pe Strada Mare, pietruită, suficient de largă, cu nenumăraţi curioşi pe după porţi. Era un eveniment prezenţa a doi aviatori în localitate. Cândva, la Roşiori, existase un aerodrom militar, aşa că apariţia noastră în uniforme, cu cuci strălucitori pe vestoane şi

pajuri la caschete, a creat rumoare. Mai mult ca sigur că unele dintre persoanele de pe la porţi, văzându-ne, oftau şi-şi aminteau trecutele idile, pentru că aviatorii rămân tot aviatori indiferent de epoca în care se desfăşoară evenimentul.

– Trage acolo! ţipă Relu.

– Unde şi cu ce să trag?

– Ei, opreşte motocicleta lângă zidul acela de cărămidă.

– Dacă spui tu, aşa fac.

– Păi, când eram la Siliştea-Gumeşti, pe fostul aerodrom, veneam des aici, cunoşteam Roşiorii ca-n palmă.

– Roşioarele, nu?

– Şi pe ele, căci altfel n-am fi azi aici.

– Măi, te pomeneşti că devenim şogori, cum se spune prin Ardeal.

– Nu, asta nu! mă aduse la tăcere orgoliosul meu prieten şi coleg. Eu ,,mi-s" oltean, aşa că nu împart caşcavalul cu nimeni.

Opresc unde mi s-a indicat. Relu s-a dus să-şi reactiveze vechile relaţii, cunoştinţe, prietene sau ce-or fi fost, eu am rămas planton lângă motocicletă. Îmi era puţin frig mai ales că cerul senin se acoperise cu nori urâcioşi, care prevesteau averse de ploaie, dacă nu chiar lapoviţă.

Relu s-a înapoiat surprinzător de repede, însoţit de o fată, ce şi-a spus numele mic – Dana. Era gazda şi amica lui, cum am aflat mai târziu. O faţă ovală, păr castaniu, ochii căprui, plinuţă în raport cu vârsta ei, suficient de drăguţă. Avea un aer trufaş, menit să ţină bărbaţii la distanţă. Personal nici nu-mi doream o apropiere cu ea, nefiind genul meu. Deţinea o locuinţă compusă din două

încăperi frumos mobilate, moştenire de la părinţi; starea civilă, văduvă; fraţii erau tot prin armată – ofiţeri – deci, eram oarecum în mediu.

Peste puţin timp a bătut cineva la uşă. Cel mai curios dintre toţi am fost eu, deoarece trebuia să-mi vină partenera de rummy, dacă e s-o luăm după motivarea prezenţei noastre acolo. Doamna care a intrat a ţinut să facă impresie. Demnă, serioasă, schiţa cu zgârcenie un zâmbet, folosea un dialect de împrumut, între două vârste, şi bineînţeles tot văduvă.

Atmosfera, la început rece, s-a încălzit după câteva păhărele de „5 stele" – băutură la modă şi atunci – nişte gustări şi şprituri calde, preparate de gazdă cu ajutorul lui Relu care, se vedea de-o poştă, nu era la prima operaţie de acest gen, la Dana.

Jocul de rummy mai mult ne-a plictisit, cel puţin pe noi bărbaţii: trebuia găsit ceva mai atractiv. Cineva a propus pocher, pe mărunţiş. Cum Dana a scos la iveală o cutie plină cu monede, Relu i-a zis-o:

– Bravo, dragă, ai progresat!

– La ce te referi?

– Cum la ce? Când ne-am văzut ultima oară – şi asta să fi fost acum un an – la tine se jucau jocuri nevinovate, pe când acum ai o colecţie de toată frumuseţea, numai sunători.

– Nu i-am adunat la uşa bisericii, sunt bani munciţi.

– Munciţi din greu, n-am de lucru şi adaug.

– Dumneata, ce-ţi închipui?

– Nimic în afară de faptul că-s bani câştigaţi cu sudoarea frunţii. Nu toată lumea se pricepe la pocher. Trebuie să fi ager la minte, nu strică puţină iuţeală de mână, spre nebăgarea de seamă a partenerilor. Mă sur-

prinde că jocul a găsit aderenţă şi-n rândul sexului frumos.

Ştiam că este căutat mai mult de bărbaţi.

– Teorie, mă apostrofă Dana.

– Hai, treceţi la practică, interveni Relu, împăciuitor.

– La practică, la practică, zic fetele, de teorie suntem sătule.

– Vine ea şi practica, dar mai pe seară, spuse amicul meu.

– Mari şmecheri îs aviatorii ăştia, simte nevoia să tachineze Emilia, prietena Danei.

– Şmecheri? E puţin spus!

– Ar mai fi ceva de completat, dar am hotărât să jucăm, nu?

– Da, da să jucăm!

– Eu nu joc pe bani! Tu? zice Relu, fixându-mă cu subînţeles.

– Nici eu!

– Asta-i culmea. Păi, pe ce-aţi vrea mă rog? Pretenţioşi sunt domnii!

– Tovarăşii!

– Pocherul se joacă şi pe altceva în afară de bani?

– Pe substituire.

– Cum vine asta?

– Cine pierde plăteşte în natură.

– Nu numai şmecheri, dar şi insinuaţi...

Relu, care, cam dăduse pe gât mai mult de trei păhărele din sticla de „5 stele”, continuă:

– Nu insinuez nimic. Am spus clar: cine pierde, plăteşte în natură.

– Tot nu pricep, susţine Emilia conversaţia, cum sunt şi cam naivă...

– Foarte naivă... pui perna sub fund!

– E prea de tot, dragă, eu plec acasă, se lamentă doamna cea serioasă.

– Atunci, dacă-mi permiţi, am să te însoţesc, zic, prinzând nada.

– Mi-e indiferent...

– Până mâine dimineaţă să nu te prind pe aici, îmi aruncă direct, prietenul meu, făcându-mi cu ochiul.

– Te primeşte în gazdă Emilia, are spaţiu excedentar, îmi susţine cauza şi Dana.

Plecăm. Se lăsase întunericul şi era suficient de cald; o seară ce te îmbia la plimbare. Mergem aiurea pe străzi discutând banalităţi, deşi fiecare dintre noi se gândea cred, la aceeaşi problemă ce frământa în asemenea conjunctură un bărbat şi o femeie.

Acasă, la Emilia, într-adevăr, spaţiu suficient: trei camere făceau cât un hangar, dar n-aveau mobilier adecvat. În schimb dormitorul ei, etala cel mai pretenţios budoar, totul aranjat cu gust. Lipsea însă ceva: un bărbat care să facă faţă unor anumite cerinţe.

Mi-aş fi oferit serviciile, dar doamna continua să fie rezervată, chiar rece. O fi frigidă, îmi trece prin gând, văzând-o atât de sarcastică.

– Dezbracă-te aviatorule!

Am rămas perplex. Dar, fiind un militar disciplinat şi bun executant, n-am aşteptat să mi se ordone de două ori. M-am dezechipat la iuţeală, cum nici la alarmă n-o făcusem vreodată.

– Vino lângă mine, repede, şi încălzeşte-mă! Modestă femeie, nu mi-a cerut prea mult!...

Viaţa în „dublă comandă”

Auzisem că mezinul escadrilei căpitanul Nicoale Grigorescu, era bolnav. M-am dus la el, la blocurile burlacilor unde locuia, bat la uşă, nimic! Repet ciocăniturile şi apăs pe clanţă. Deschis, dar în încăpere nimeni!

Îmi zic că s-o fi dus şi el, ca omul; singurul scaun, era într-un colţ al camerei pe post de etajeră, aşa că mă aşez pe marginea canapelei.

Aruncând o privire de jur împrejur, conchid că Grig era un băiat ordonat. Puţinul pe care-l avea în casă fiind pus la locul lui. Mobilier modest, tipizat: un pat, o masă, un scaun, o noptieră, două pături şi nelipsita ladă de campanie pe care o au toţi militarii. Într-un colţ, improvizat, un piedestal, câteva cărţi şi unul din primele aparate de radio marca „Popular”.

Frunzărind o carte, aud nişte zgomote, undeva la subsol, lovituri de ciocan. Cineva repara sau strica ceva.

Cobor şi călăuzindu-mă după ce auzeam din ce în ce mai clar, deschid o uşă la beci şi-l văd pe Grig meşterind de zor la ceva. Era o motocicletă „MZ-175” pe care o ştiam. Fusese a căpitanului Iliescu. Grig o cumpărase de la părinţii acestuia, după moartea sa, iar acum o pregătea pentru sezonul de vară. Aşa am crezut, căci în realitate altfel stăteau lucrurile:

– Ce faci dom’le, te-ai făcut bine?

– Am fost puţin gripat, acum mă simt restabilit.

– Ce-i cu motocicleta?

– Îi fac toaleta, vreau s-o vând.

– De ce?

– Aşa!

– C-a fost a lui Marin, nu?

– Şi asta. Secundar.

– Dar principalul?

– Mă însor. Strâng bani pentru nuntă.

– Felicitări! Ai zburat şi tu pe ,,016”? (era o vorbă: ,,cine zboară-n ,,016”, are baftă-n dragoste”)

– Mai ales în ultimul timp. Râdeam amândoi.

– Am trecut pe la tine să văd ce mai faci, ştiindu-te bolnav. Mă bucur că eşti sănătos.

– Nu mă plâng. Am însă dureri de cap.

– Cu nunta?

– Cu...

– Şi cine-i fata?

– Secret!

– Mie poţi să-mi spui.

– Nu încă.

– Bine, dar te-am văzut prin târg, pe strada Craiovei, cu o fată faină. Ea este?

– Da.

– Băieţii ştiu?

– Nici unul!

– Şi pe când nunta?

– Cât mai curând.

Tot uitându-mă la motocicletă, am început s-o şterg şi eu cu o cârpă, puţin câte puţin, ajutându-l pe Grig, la treabă.

– Frumoasă piesă, nu?

– Grozavă.

– Cumpără-o tu, ţi-o dau în rate.

– De acord, vând ,,K”-ul şi ţi-o cumpăr. Cât ceri pe ea?

Am bătut palma pe loc. Apoi am urcat la el în casă să bem aldămaşul. După aceea, din noul la subsol, de unde am scos ,,calul” şi pe aici ţi-e drumul.

Grig s-a dovedit a fi operativ ca niciodată. El era genul omului calm, calculat, măsura de 3 ori şi tăia odată, dar de data asta, fiind în gaj căsătoria lui care trebuia oficiată cât mai repede (de ce ne grăbim toţi?) n-a stat prea mult pe gânduri. Avea omul socotelile sale, calculate din vreme, nu putea tărăgăna nici vânzarea motocicletei, nici mariajul. De una a scăpat, mai avea de rezolvat o a doua socoteală. La prima am colaborat, căci relaţia vânzător-cumpărător se tranşase. Iar cât priveşte a doua problemă, aceasta îl privea numai pe el, nu-l puteam ajuta cu nimic, nu era cazul, se descurca singur, fiind doar un vânător-interceptor de elită.

Nu ştiu ce s-a întâmplat atunci, că n-am participat la eveniment şi mi-a părut tară rău. Îmi amintesc totuşi, din povestirile altora că a fost ceva ca între aviatori, fără mult fast, dar plăcut, la obiect, în aşa fel că toată lumea a fost mulţumită.

Apoi a urmat raportul la comandant pentru extindere două camere etc. ... pregătiri în vederea primirii berzei, care n-a întârziat să sosească, procurarea mobilei şi altele, aşa cum se obişnuieşte pe la noi.

Ca zburător, Grigorescu nu avea probleme. Era cotat ca un bun pilot, zbura ,,MIG"-ul 19 P.M. la marea ştiinţă, mulţi ani a fost şi el stăpânul manşei şi palonierului avioanelor supersonice pe care le-a zburat.

Apoi, aşa deodată, fără explicaţii, sau sub semnul unei chemări de el ştiute, privirile lui nu mai căutau păsările argintii pe cer, sau la sol.

Începuse să-l intereseze alte zburătoare mai apropiate de firea şi sufletul lui, docile, cu grad de periculozitate redus: elicopterele.

Debut literar

N-am să uit niciodată când mă aflam în înaltul cerului, la primul meu zbor cu avionul supersonic „MIG”-19 P.M. nr. 026. Zburasem şi până atunci pe alte avioane, inclusiv cu reacţie, dar de data asta avionul în care eram, mă fascina, făcându-mă să mă socotesc un Icar modern, îndrăzneţ, sigur pe mine.

Am decolat singur spre imensitatea cea albastră, simţind chemarea spre înălţimi, mult prea pregnant.

Virez strâns, pentru a degaja la stânga şi iată-mă în linia şerpuitoare a Oltului.

Urc într-o spirală largă care-mi permite să privesc totul din jurul meu şi-n acelaşi timp să verific câte ceva din multitudinea aparatelor de bord. Totul în regulă!

Trei mii de metri în câteva minute doar! Pun avionul la orizontală, sunt la prima ieşire pe acest tip şi n-am voie să-mi permit altceva decât tema impusă, zbor pe lângă casă şi unele maniabilităţi.

„Intră în tur de pistă” mi se ordonă de la start. Mă conformez, execut mişcările adecvate şi cât pe ce să intru în tonou, atât de fine erau comenzile avionului.

Sunt pe latura mare, văd aerodromul undeva jos, discul soarelui mă loveşte orbitor în ochi, sunt nevoit să folosesc ochelarii fumurii, putând continua zborul cu mai multă uşurinţă.

Trec pe deasupra locurilor cunoscute, peste care am zburat în nenumărate rânduri, dar cu „MIG”ul 15, orientare la teren, fără probleme.

Reduc din turajul turbinelor, acele tahometrelor coboară atât cât este necesar. Încerc câteva maniabilităţi din manşă şi la simpla atingere, avionul răspunde prompt.

Aceasta mă face să-mi spun că la aterizare trebuie să lucrez cât mai fin cu putinţă.

De la înălţimea la care mă aflu, totul se vede printr-o pâclă incoloră, orizontul se distinge înceţoşat, iar pe dreapta observ un perete vertical, cumuluşi nemaipomenit de mari, în formă de castele, aşa că deviez uşor reintrând în vizibilitate. Cobor într-o pantă dulce, reduc gazul, n-am timp să-mi dau seama de frumuseţea din jur, timpul trece pe nesimţite, sunt la primul meu zbor pe acest avion şi trebuie să-l execut „á la carte".

Unde o fi instructorul meu favorit din şcoala militară de pilotaj, să mă vadă? Câtă deosebire între avioanele de acolo şi cel pe care am ajuns să zbor. Bravo mie! Atenţie, asta miroase a laudă de sine şi nu-i bine să mi-o iau în cap.

Ştiu că sunt singur în aer, zona din jurul aerodromului este liberă, zboară bobocii, aşa li se spune celor care fac trecerea pe un avion nou; toţi sunt cu ochii asupra mea.

Înaintea mea a zburat colegul meu Voloncs Andrei. Ce aş putea spune despre el? Numai părţi bune. Dar el ce-ar spune de mine? Tot aşa, sunt convins de asta! Suntem amândoi – ca să zic aşa – din acelaşi aluat; doar am fost aleşi pentru „MIG"-ul 19 P.M., dintre mulţi alţii. Unii ar spune că avem pe cineva care ne susţine. Nu-i adevărat. În aviaţie nu ţine nici un fel de intervenţii. „Ai mână, zbori; n-ai, te cureţi!" aşa îmi spunea unul dintre comandanţii mei, care anume, nu-mi amintesc şi nici nu am timp de aşa ceva, acum.

Trebuie să ies din latura mare a turului de pistă şi să intru în penultimul viraj, al treilea, dacă-i s-o luăm şcolastic. Foarte bine, iată dau comenzile, orizontul defilează puţin mai jos de botul avionului. Am schimbat

direcţia, sunt încă departe, dar peste puţin apare pista în prelungirea planului stâng.

Ce-ar fi să fac ceva, aici, un tonou, sau măcar o jumătate. Nu, nu-i bine, aş comite un act de indisciplină şi nu-i normal. Am timp în viitor, pentru aşa ceva. Tentaţia e mare, sângele clocoteşte la vârsta mea tânără, dar n-am încotro, aşa că înainte de a înscrie în ultimul viraj, execut din nou maniabilităţi. Stop! Acum iau priza de aterizare, deci sunt pe direcţia pistei, pe care o văd clar, albă, de dimensiunea unei rigle de calcul. Presez manşa şi reduc gazul. Viteza de coborâre conform baremului. Cred că vin bine, dacă va fi nevoie pun motor până aproape de liziera aerodromului. Ah! Dar înălţimea? Parcă-s prea sus. Aşa-i, sunt la peste 1000 de metri. Să pic mai mult, ori să ratez aterizarea. Optez pentru prima variantă, a doua poate duce la dezonorarea pilotului, cum zic gurile rele. Lucrez cu frânele aerodinamice şi continui un zbor glisat. Ce fac eu nu-i admis, acum la trecerea pe acest avion. Mai cuminte să renunţ. M-aş putea angaja dacă sunt cu botul în sus şi ar fi păcat de mine şi de maşinăria asta grozavă. N-ar rămâne nimic din noi. Bîrr!

Continui să presez manşa, mă uit la vitezometru, am viteză mare, înălţimea scade continuu. Din nou scot frânele. Sunt între staţia îndepărtată şi apropiată, nu mi se spune nimic prin radio, înseamnă că stau bine. La fel şi atunci când trec peste apropiată. Ei, asta-i? Dar ce, vreau să pun motor? Sigur, avionul se înfundă mai repede decât „MIG”-ul 15, este mult mai greu decât acesta. Voi pune roţile nu la capătul pistei, cum eram obişnuit la celălalt avion, ci în dreptul „zebrei”. Puţină siguranţă nu strică!

Scot trenul şi flapsul în acelaşi timp. Desigur că ostaşul va raporta conducătorului de zbor ce vede în binoclu: ,,Tren, flaps, normal!”.

Câte nu-mi trec prin cap! Vorbesc cu mine însumi, aşa fac toţi bobocii!

Menţin direcţia din palonier şi stabilitatea laterală din manşă.

,,Bine, e bine acum” aud în sfârşit vocea celui din ,,zebră”. De ce îi spune aşa? Pentru că, maşina din care se conduce zborul, este vopsită în dungi albe şi negre, vizibile de la distanţă. Ce îmi trece prin cap. Atenţie mare la aterizare, Puiule! îmi zic, şi bine fac, căci ăsta nu-i ,,15” e ,,19 P.M.”, un bolid pe roţi.

Trag uşor şi fin, mă uit la tablou, văd clar lămpile care-mi indică zăvorârea trenului, continui şi aştept o secundă, două, trei, patru. Acum! Da, acum am atins pista betonată. Botul se lasă pe roate din faţă mult mai repede ca la celălalt tip de reactor.

,,Paraşuta de frânare o scoţi când eşti în dreptul bretelei” aud în căşti. Aoleu, cum am uitat de ea! Dar cel din ,,zebră” îşi cunoaşte la perfecţie meseria, ştie că bobocii, obişnuiţi cu ,,MIG”-15, care nu are paraşută de frânare, la primele zboruri pe ,,19 P.M.” uită s-o folosească pentru a reduce viteza de rulare a avionului după aterizare.

Înainte de a intra pe stânga pentru ieşirea din pistă, mai am timp să observ cum se desfăşoară iarba pe o parte şi alta, în prelungirea planurilor ori sub fuzelaj; viteza din ce în ce mai mică.

Opresc la semnalul starterului, tai contactele, deschid cupola cabinei de pilotaj, aerul curat, proaspăt, mă răcoreşte.

Tehnicul pune scara şi mă întreabă „Cum a fost?”, „Bine” îi răspund şi cobor din avion. Îmi scot casca de zbor, mă uit admirativ la pasărea de foc şi-mi zic „frumoasă treabă”, mândrindu-mă pentru reuşita mea, locotenent major Nicolae Ganea.

Nordiştii şi sudiştii

Se anunţase cooperări între aerodromuri. Al nostru şi altul, dinspre Dunăre. Tot cu „MIG”-uri 19 P.M., deci dotări identice, piloţii cam între două vârste, dar mult mai apropiaţi de culoarea ciocolatei decât ai noştri.

Noi, am devenit cei din nord, ei cei din sud – nordiştii şi sudiştii. Aşa cum se comunicase, nici nu trecuseră trei zile, că într-o dimineaţă frumoasă, cu un cer golit de norii ce acoperiseră aerodromul peste noapte, ne aflam cu toţii la linia de avioane – cei care trebuia să fie prezenţi – pentru a-i primi pe oaspeţi.

Soarele începuse să dogorească; locurile umbroase de sub planurile avioanelor erau ocupate, şi cu greu puteai găsi un loc ferit de razele fierbinţi. Noroc că nu s-a aşteptat prea mult sosirea sudiştilor, a căror supersonice începuseră trecerea la verticală.

– Vor să ne impresioneze fraţii. Ia uitaţi-vă la ei ce năprasnic se aruncă, zise maiorul Anghel Dorobanţu care, împreună cu ceilalţi fusese avansat în grad, adresându-se celor ce asistau cu gura întredeschisă, din cauza căldurii.

– Parcă noi, când vom merge la ei, n-o să facem la fel? Chestie de stil, completează o voce.

– În tot cazul, sublinie căpitanul recent avansat, Nicolae Ganea, formaţie câte trei, toată escadrila şi atât de strâns merită aplauze.

– Se vede de-o poştă că sunt bine antrenaţi amicii; priviţii cum degajează, tot în formaţie, parcă ar fi la Plovdiv, la o demonstraţie aviatică. Măi, măi, măi!

Sunt trimise trăgaciurile pentru tractarea avioanelor, la capătul pistei, unde echipele tehnicilor erau pe poziţii, aşteptând sosirea celor care urmau să le fie oaspeţi.

Aterizările în celulă au avut ca efect amplificarea admiraţiei şi chiar dacă nu s-a bătut din palme, toată lumea a fost de acord că păsările argintii erau pilotate de aşi.

– Ne-au rupt gura – spuse un mecanic, dintre militarii în termen aflat în apropiere – aşa ceva n-am mai văzut.

– Îţi place, nu-i aşa? Dar spune-o şi tu mai radical, ceva în genul ,,ne-au luat ochii”! îl apostrofă Grig, care nu suporta anumite jargoane.

– Am înţeles: ne-au luat vederea!... răspunse leatul.

După aterizare, avioanele au fost luate în primire de tehnici, verificare, alimentate şi parcate pe bretea.

Prima întâlnire cu sudiştii ne-a impresionat. Cu toţii erau prezentabili, aliură atletică, bruneţi, priviri inteligente, într-un cuvânt tipi simpatici.

Ne-am dus spre ei, la linia avioanelor, cu mâinile întinse, au fost făcute prezentările într-o atmosferă degajată, prietenească, de parcă ne-am fi cunoscut de când lumea. Subiectele puse în discuţie, bineînţeles s-au referit la traiectul parcurs, dacă au fost ori nu incidente în timpul zborului, comportarea avioanelor, starea vremii şi altele.

Comandanţii de escadrile şi de patrule s-au identificat reciproc şi, culmea, aveau şi ei – ca şi ai noştri – doi piloţi ceva mai tineri, căpitani, care, aşa cum ne-au povestit mai târziu, făcuseră trecerea pe ,,MIG”-ul 19 P.M., cu câteva luni de zile în urmă.

La start nu s-a stat prea mult din cauza căldurii. Când a venit maşina piloţilor, oaspeţii au fost invitaţi în unitate, mai întâi la popotă, fiind ora de gustare şi apoi la odihnă, în camere special amenajate, la blocuri. S-a căzut de acord ca după amiază, pe la orele 17 – 18 să mergem în oraş.

La pistă, tehnicii au rămas până spre amiază, iar atunci când ne-am revăzut la popotă (locul comentariilor şi discuţiilor de tot felul) fiecare emana în jurul său un miros specific, plăcut, provenind de la numeroase flacoane cu parfumuri fine, de roze, pe care le-au găsit în spatele capacelor de vizitare ale avioanelor. Le puseseră acolo tehnicienii sudişti, pentru a fi găsite de confraţii nordişti. Un gest frumos, dar şi o surpriză în acelaşi timp. La plecare, băieţii noştri, au pus în aceleaşi locaşuri pachete cu ţigări din tutunul cel mai scump.

– Dacă află ,,Dumnezeu” că facem contrabandă, ne fulgeră de nu se vede om cu om, îşi manifestă neliniştea, ca de obicei, căpitanul Nicolae Jişa.

– Păi ce, trebuie să ştie?

– De vine pe aici aşa cum îi este obiceiul, simte imediat, doar are nasul subţire. Mirosul ăsta a invadat întreaga încăpere. Nu vezi şi ,,Stela” mişcă din nas când intră aici cu mâncarea de la bucătărie. Doar că ea nu-şi dă seama despre ce e vorba.

– Cine te-a pus să te parfumezi tocmai acum? Ţi-ai găsit momentul! Dar când se vede ţiganul împărat?

– Ia-o domol faţă palidă, îl admonestă Jişa pe colegul său căpitan Popa A. Ioan, care nu-l lăsa să se înfrupte dintr-o delicioasă şi tradiţională iahnie de fasole.

– I-a spune-mi, vii deseară la întâlnirea cu sudiştii?

– Cum să nu, tocmai eu să lipsesc; unde-i ducem ca să se simtă oamenii în largul lor.

– Se ocupă căpitanul Ganea de treaba asta. El va fi maistrul de ceremonii, are omul vocaţie şi-n domeniul ăsta, ca şi-n altele.

– De ce-l bârfeşti, e băiat bun.

– Nu-l bârfesc.

– Cum aşa? Când persoana nu-i de faţă înseamnă că-i vorba de bârfă, iar când este, o criticăm. Ar trebui să ştii asta la anii tăi, sublinie căpitanul Popa A. Ioan.

– La anii mei?! Dacă mă iei aşa, la rasul solului, atunci te-am salutat, spuse căpitanul Jişa şi plecă în grabă la popota piloţilor, unde avea el o „Stea”, ce-i oprise la cuptor o friptură de purcel de toată bunătatea.

Între timp, oaspeţii se aflau la odihnă. Spre seară, un autobuz i-a luat – pe ei şi personalul escadrilei întâi – de la blocuri, ducându-i în oraş.

Noi ceilalţi, i-am aşteptat în faţa parcului, de unde ne-am deplasat în grupuri mici la grădina-restaurant.

Valerică, în ţinută de gală, cu eghileţi aurii, făcuţi de comandă pentru diferite ocazii, se afla postat la intrare, încadrat de subalternii lui – picoli şi picolițe.

Într-un separeu, era amenajată cu tot dichisul o masă festivă, pe un fundal se putea citi „Bine aţi venit”. Vaze cu flori aşezate ici-colo creau o ambianţă plăcută, iar un pick-up învârtea o placă cu Rita Pavone, dezlănţuită. (Pe vremea aceea micile restaurante de provincie nu aveau

o componentă orchestrală, iar lăutarii de ocazie ne-ar fi stânjenit).

S-a început cu o ţuică bătrână, alături cu gustările adecvate, fripturi bine rumenite şi alte minuturi. Mă uitam la cel care organizase masa şi-l văd liniştit. Asta însemna că nu era cazul să mă aştept la vreo boacănă de-a lui Valerică, de genul celei cu puii de baltă. Dar Ganea, el însuşi o victimă, era la post!

Vinurile alese, procurate cu intervenţii de la o anumită cramă, au constituit revelaţia momentului şi fiecare a primit câte o sticlă pentru acasă. Şefii câte două.

Aviatorii – sudişti şi nordişti – s-au simţit în elementul lor. Primii ca la mama acasă, ceilalţi ca la ei acasă şi până la urmă a dispărut ,,răceala" impusă de împrejurări.

A doua zi, ne-am reîntâlnit cu prietenii noştri din sud, arătându-le micul orăşel al aviatorilor, care, le-a amintit de aşezările din vecinătatea aerodromului lor. O fotografie, la minut, a imortalizat clipa pentru totdeauna.

Înainte de plecare, sudişti şi nordişti, şi-au strâns mâinile cu căldură, s-au îmbrăţişat frăţeşte, deoarece aviaţia nu cunoaşte graniţe ori alt gen de îngrădire şi ca atare, aviatorii, piloţii, se simt uniţi prin legături trainice, tradiţionale, greu, dacă nu imposibil de dezlegat.

Decolarea, spectaculoasă prin ridicarea ,,MIG"-urilor de la sol, în formaţii pe celule, apoi eşalonarea întregii escadrile şi trecerea vertiginoasă la verticala pistei, a marcat plecarea celor din sud, ducând cu ei, colegilor lor, salutul nostru, al nordiştilor.

Revanşa

La numai câteva zile, mă aflam în capătul pistei şi aşteptam ora plecării Escadrilei întâi într-un raid de instrucţie, undeva în sud. Doream să-mi salut prietenii, piloţii şi-n acelaşi timp să admir decolarea întregii subunităţi zburătoare, eveniment destul de rar.

Se anunţa o zi splendidă pentru un asemenea zbor. Vizibilitatea era excelentă, cerul de un albastru azuriu, fără nori, promitea să se menţină aşa, toată ziua.

Ştiam încă de la pregătirea anterioară, la care participasem şi eu, că raidul se va desfăşura în formaţie de patrule, la înălţime medie, va dura cca. 45 de minute, după un cap-compas dinainte stabilit. Într-un cuvânt, se preconiza unul din acele puţine zboruri ce se executau pe atunci, mult râvnite – şi de ce nu – invidiate de piloţii celorlalte escadrile din regimentul de aviaţie.

Animaţia observată la linia de avioane a escadrilei, cât şi pornirea motoarelor acestora, a marcat începerea activităţii. La scurtă vreme, primul avion rulează pe bretea, urmat de al doilea şi tot aşa, de restul, până ce am numărat pe pistă zece supersonice.

Şi cât de frumoase erau! Pe fondul argintiu al fuzelajelor şi aripilor, soarele îşi trimitea sulițe purpurii care alternau cu marea de lumină alb-verzuie, jucăuşă, existentă la efuzoare şi emanând de la gazele arse ale turbinelor.

Câteva minute, parcă de ezitare, până ce toate au intrat în formaţia ordonată a conducătorului zborului din „zebră”, apoi, două câte două, la 8 – 10 secunde interval, păsările mele dragi şi-au luat zborul.

Le-am făcut cu mâna celor din cabinele de pilotaj, şi-am împărtăşit un sentiment ieşit din comun, admirând – pentru a câta oară – acest spectacol de zile mari.

M-am uitat după avioane. Le-am văzut ridicându-se de la pământ şi escamotându-şi trenurile de aterizare, luau înălţime şi dispăreau în infinitul cer albastru, odată cu zgomotul, parcă înfricoşător, al puternicelor motoare.

Îmi imaginam piloţii cum stăteau cuminţi în cabine, bine legaţi în scaunele lor, verificând dintr-o singură privire aparatele de bord, confruntând harta cu terenul deasupra căruia se aflau, menţinând capul compas la busole, din când în când, câte un apel radio cu punctul de comandă.

Da, aici trebuia să mă duc acum, pe aerodrom nu mai avem ce face. În P.C., puteam urmări la planşetă drumul urmat de formaţie, iar la tubul de radiolocaţie, acele puncte luminiscente, ce reprezentau avioanele în zbor.

Opresc o maşină de ocazie, care tocmai se-ndrepta spre cazarmă şi-n câteva minute eram lângă Francisc Cătineanu, Feri, al cărui amic mă consideram.

– Tocmai te-am sunat la birou – îmi spuse – voiam să te chem aici, dar văd că eşti în temă. Hai la tub să-ţi arăt ceva fain.

– Formaţia noastră, nu-i aşa?

– Da. Nici eu n-am prea văzut formaţii compacte la radar, doar ce dirijăm noi, câte unul-două, cel mult trei avioane şi acelea dispersate. Uite, spune-mi care bănuieşti că sunt avioanele noastre, îmi zise când ajungem în camera obscură.

– Cred că punctul acela mai luminos, deoarece zboară foarte strâns.

– Exact. Dar cum de-ai ghicit?

– N-am ghicit. M-am documentat, citind câte ceva despre teoriile voastre, iar acum am pus punctul pe i.

– Aşa este. Bravo! Te trecem la noi, vrei?

– Merçi, trec eu şi aşa, aproape zilnic, nu-i de ajuns?

– Nu. Să te reprofilezi profesional.

– Asta în nici un caz!

– De ce?

– Nu-mi place. Ar însemna să stau închis în „cutie" toată ziua şi să renunţ la pistă, avioane, soare, aer şi câte şi mai câte.

– Da, dar foştii piloţi, de regulă lucrează în punctele de comandă ale aviaţiei.

– Desigur, însă eu după ce-am terminat cu zborul ca profesionist, mi-am găsit menirea în actuala îndeletnicire.

– Poate ai dreptate!

La planşetişti, mi-am luat nişte căşti şi-n timp ce urmăream mişcarea ţintelor pe planşeta operativă, ascultam convorbirile radio dintre comandantul escadrilei întâi şi şeful P.C.-ului, formaţia fiind acordată pe canalul punctului de comandă.

– 104, sunt 123, control!

– 123, sunt 104, te aud bine!

– Comunică-mi înălţimea şi gazul.

– 2500, gazul 1800 litri.

– Unde vă aflaţi?

– Aproape de obiectiv. Chiar acum voi intra pe canalul startului. Terminat.

– Confirm.

Scurt ca la aviaţie! Dar lasă, îmi zic în gând, povesteşti tu, Sandule, când te reîntorci, nu scapi cu una cu două.

Feri, mi se plânge de dureri de cap. Îi amintesc, că poate cu o seară înainte a trecut pe la Valerică, la un ţoi.

Dar neagă, cu mâna ceva mai jos de inimă. Nu-l cred. Îl invit la pistă, la aer curat. Acceptă.

Plecăm cu „K”-ul meu.

La linie, linişte. Dacă, altă dată, era zgomot continuu de motoare pornite, încercări în zilele de asistenţă tehnică, acum nici un zumzet, încât se auzeau greierii şi bâzâitul bondarilor ce se zbenguiau prin ierburi.

Spaţiile ce aparţineau „MIG”-urilor 19 P.M., erau libere. Lăzile cu scule la locul lor, vodilele, calele, apărătoarele conurilor, scările şi restul materialelor auxiliare puse în ordine. Câţiva militari în termen, tocmai terminaseră de măturat planşeul betonat, şi se refugiaseră la umbră. Tehnicii răsuflau o clipă, odihnindu-se pe pături, la plajă.

Ne îndreptăm spre baracă. În întâmpinarea noastră vine inginerul escadrilei, maiorul Ilie Dumitrescu, care ne invită sub un copac, la umbră.

– Cum de nu-i ocupată umbra asta? îi zic.

– E umbra mea, nu se atinge nimeni de ea.

– Aşa da, disciplină!

– Arată-mi şi mie biciul, îl luă direct Feri.

– Ce bici dom’le? Tu crezi ce bârfeşte lumea?

– Păi, nu eşti tu „Biciul lui Dumnezeu”?

– Sunt şi încă din şcoala militară.

– Asta n-o ştiam, spun.

– Vezi, ai lipsuri.

Ordonă unui ostaş să scoată o căldare cu apă din fântâna nu demult săpată, şi bem câte o cană; era rece, dar cam sălcie, Feri strâmbă din nas, gândindu-se probabil la o halbă, eu mă declar răcorit.

– Bună treabă cu puţul ăsta, a cui a fost ideea?

– A mea, se laudă Ilie.

– Dar aprobare, fonduri, utilaje, accesorii?

– Aici la linie, eu dictez!

– Fii atent, mai ştiu un fost dictator, care-a sfârşit-o rău.

– Treaba lui, eu voi termina la pensie şi încă bine.

– Ilie, îi zice Feri, nu te-am mai văzut de mult prin oraş?

– Ce să fac acolo? Aici, la ţară, pardon, la blocuri, e mai acceptabil. Tu dacă stai în oraş, ce realizezi mai mult ca mine?

– Câte un film bun. Apropo, ai văzut Hatari? Era unul care semăna cu tine; nu văzuse oraşul de ani de zile, dar avea avere! Apoi seara mă duc la câte-o bere.

– Numai una?

– Două, nouă, ştii cură renală...

– Găini, orătănii pe lângă casă creşti?

– Ce-mi trebuie. Tu ai?

– O menajerie întreagă. Să treci pe la mine, poate te molipseşti

şi tu. Te duc acasă cu motorul.

– Cu ce?

– Cu motocicleta, uite-o colo, ,,IJ”-ul acela verde, îţi place?

– Eşti un om făcut. Dar nu ai ce am eu – şi-i spuse ceva la ureche – de izbucni Ilie într-un râs ce-i luă, până la urmă respiraţia.

– Al dracului Feri ăsta, îmi spuse privindu-mă şi făcându-mi cu ochiul.

– Al Domnului, mai bine. Ştii ce l-am auzit într-o zi, când se plimba prin parc, la locul de joacă al copiilor, unde bineînţeles erau şi mămicile?

– Ce?

– Cică: ,,Lăsaţi copiii să vină la mine, că vin şi mamele după ei!”. Ce zici de asta?

– Biblia, cunosc biblia, sare Feri cât colo. Dacă vreţi vă mai spun câteva versete.

– Măi, n-ai fi şi tu din Maglavit?

– Eu, mi-s ardelean sadea!

– Şi ce cauţi tu printre olteni?

– Probleme de asimilare.

– O fi ceva şi asta!

Îi las pe cei doi cu discuţiile lor şi mă duc la linie. Eram curios să aflu ce-au pus în trape, sub capace, băieţii, pentru tehnicienii sudişti, unde plecaseră ai noştri.

Îl găsesc pe căpitanul Marin Florea, care tocmai terminase o tablă cu căpitanul Nicolae Jişa.

– Pe ce-aţi mizat? le zic.

– Ce primesc cu avionul meu să-i dau lui, spuse Florea.

– Adică?

– Noi, eu, le-am trimis ţigări, câteva pachete ,,Amiral” şi ,,Snagov”, să vedem cu ce se revanşează ei.

– Parfum de roze, ce altceva!

– Şi ăsta-i bun, recunoaşte căpitanul Jişa, abordând un aer de negustor. Rândul trecut când ne-au vizitat sudiştii, pentru fiecare flacon, am primit câte-o friptură din partea ,,Stelelor” de la popota ,,5500” de calorii...

– Asta da afacere! Urmările se văd, arăţi şi tu a om sătul, îi tăie vorba, Floarea.

– Taci nemâncatule, tocmai tu vorbeşti, care ceri la masă supliment, la supliment? Dacă te uiţi în jos nu mai vezi nimic din cauza burţii.

– Am plecat, le zic, văd că astăzi toţi sunteţi puşi pe şotii.

– Avem şi noi momente de *respiro*, acum că-s plecaţi şoimii, căci în restul timpului ne jumuleşte Ilie, de ne lasă golaşi.

– Chiar e aşa de... cum să spun... biciuitor?

– Doar nu degeaba îi spunem noi „Biciul lui Dumnezeu”.

– Dă şi-n stânga, dă şi-n dreapta până oboseşte, preciză Jişa.

– De ce nu-i furaţi „biciul”?

– De câte ori nu i l-am luat, dar are în ladă numai bice, cică le primeşte de acasă.

– O fi omul dresor şi-n cazul ăsta, fără o asemenea unealtă nu se poate descurca.

– Mă duc să-i cer şi eu un „bici” şi şfichiuri de rezervă, am nevoie.

Şi vulturii cad

Zborurile escadrilei întâi au fost întrerupte din nou. De data aceasta în favoarea celorlalte subunităţi, dotate cu avioane subsonice, care urmau să participe într-un zbor demonstrativ la o activitate festivă.

În acest scop, piloţii au început antrenamentele intensive, ziua, în condiţii meteo normale. Cum vremea era frumoasă, cu cerul mai mult senin, se zbura aproape în fiecare zi.

Pregătirea la sală consta din cunoaşterea temelor privind zborul în formaţie, pe patrule şi escadrile. De fapt, recapitulare, deoarece asemenea scheme fuseseră executate şi anterior, în cadrul zborurilor de instrucţie.

Comandanţii de escadrile primiseră ordine stricte în ceea ce priveşte disciplina la zbor, deoarece cea mai

mică neatenţie ori greşeală de pilotaj se putea solda cu un eveniment. Locţiitorii comandantului asistau atât la pregătirea teoretică, cât şi la cea practică a piloţilor, iar comandantul regimentului de aviaţie coordona întreaga activitate, fiind direct răspunzător în faţa superiorilor.

Personalului tehnic al escadrilelor participante îi reveneau sarcini pe profil, trebuind să asigure disponibilitatea avioanelor pentru zbor, să se îngrijească de procurarea pieselor de schimb, întreţinere şi alimentare, un fel de toate pentru toţi.

Zborul începea dis-de-dimineaţă, pe timp liniştit, fără perturbaţii atmosferice, în afara unor curenţi ascendenţi ori descendenţi, cu vânt de intensitate minimă.

Avionul cap de formaţie era pilotat de un comandant de patrulă, încadrat în formă de săgeată de alte două avioane. Legătura radio avea o mare importanţă pentru menţinerea distanţelor între aparate, spre a se preveni coliziuni în aer şi a se cunoaşte momentele intrării în viraje, care se executau tot în formaţie.

După decolarea primelor trei reactoare, la un scurt interval de timp, urmau alte trei avioane şi tot aşa, până la eşalonarea întregului efectiv, de regulă, până la 30 de avioane; două rezerve însoţeau formaţia un timp, după care se întorceau la aerodrom.

Un avion de dublă comandă, ce decolase primul, supraveghea de la înălţime zborul celorlalte şi făcea, prin radio, observaţiile necesare.

În timpul zborului, în formaţia menţionată puteau surveni rămâneri în urmă ale coechipierilor, mărirea sau micşorarea distanţei laterale, subetajare nejustificată şi altele.

Dirijarea era asigurată, în prima parte, de către conducătorul de zbor, care permitea decolările, apoi îşi intra în rol unul dintre locţiitorii comandantului, care se afla în dublă, la câteva sute de metri, lateral şi deasupra întregii formaţii. Având o vizibilitate perfectă, putea observa greşelile ce surveneau în timpul zborului şi interveni prin radio, de la caz la caz.

− Formaţia unu, eşti bine, continuă aşa pe direcţia dată.

− Am înţeles!

− Coechipierul stâng al formaţiei trei eşti mult în afară. Apropie-te, cu atenţie, până intri în şir.

− Confirm!

Văzând apoi un interval prea mare între primele trei formaţii şi capul celei de a patra, maiorul Ioan Baba, care era în dublă, spuse:

− Formaţia unu, doi şi trei, bine. A patra şi celelalte aţi rămas în urmă, micşoraţi distanţa.

Cei vizaţi au executat cum trebuie ordinul primit, deoarece la radio s-a auzit:

− Rămâneţi cum sunteţi, acum e bine!

− Înţeles!...

− Coechipier dreapta, formaţia a şasea, ce-i apropierea asta faţă de ceilalţi?

− Vrem să zburăm cât mai strâns, plan la plan.

− Respectaţi intervalul stabilit la pregătire!

− Am înţeles!

− Capul formaţiei nouă intră pe ax, eşti cam deviat! Comenzi uşoare, de revenire pe direcţie. Bun!

Zborul în formaţie pe escadrile este un exerciţiu dificil. Dacă nu se respectă întru totul instructajul anterior, făcut

la sală, nu se realizează intervalul pe longitudine şi lateral, fiind vorba de formaţia în săgeată.

− Către toată formaţia: intraţi în primul viraj la stânga; comandanţii de patrule, pe rând, să dirijeze zborul coechipierilor. Înainte de înscriere în viraj, nu uitaţi şi lărgiţi distanţa între avioane... şi acţionaţi la comandă.

Câtă deosebire în zbor, atunci când pilotul, vânătorul execută singur un viraj şi situaţia de faţă, când aceeaşi evoluţie trebuie făcută în formaţie. De unul singur n-ai nici o grijă, faci ce vrei, căci nu te pândeşte pericolul de a te ciocni. Ori, atunci când zbori în formaţie cu atâtea avioane în faţa şi-n urma ta, şi mai ales în săgeată, o clipă de neatenţie te poate costa mult. De aceea, înainte de a intra în viraj se iau unele măsuri preventive, printre care, lărgirea formaţiei.

De sus, dispunând de un câmp vizibil clar, cel ce conducea antrenamentul piloţilor putea intui vreun gest incorect şi interveni din timp.

− Formaţia a patra execuţi un viraj glisat; dacă continui tot aşa, la scoatere, vei fi mult deplasat într-o parte, plus că pierzi şi din înălţime. Redresează uşor!

− Redresez uşor!

− Acum e bine.

− Redu puţin viteza capul formaţiei întâi, pentru a permite eşalonarea tuturor, la terminarea virajelor!

− Confirm!

Pe latura mare, în ziua aceea s-a zburat corespunzător, cu execuţia câtorva ieşiri din rând, cu revenire imediată, la intervenţia maiorului Ioan Baba, care-şi cunoştea la perfecţie meseria.

Virajul trei, de asemenea, s-a executat fără vreo intervenţie esenţială din partea acestuia.

Pentru virajul patru şi ultimul, premergător aterizării, s-a trecut la eşalonarea întregii formaţii în şir indian, astfel că, în panta de coborâre, se distingeau, până hăt, departe, una după alta, păsările argintii, neasemuit de frumoase, cu străluciri jucăuşe pe planuri şi fuselaje.

Acum, intra în acţiune conducătorul de zbor din „zebră", ce executa dirijările la aterizare, dirijări de rutină.

Antrenamentele au durat timp de aproape 10 zile, decurgând normal, fără probleme ieşite din comun. După fiecare zbor, se făcea analiza, criticându-se greşelile constatate şi insistându-se ca împricinaţii să nu le mai repete.

Se părea că mulţumirea de sine dăinuia pe toată linia, deoarece, tocmai când nu se aştepta nimeni, nenorocirea s-a abătut asupra noastră.

În dimineaţa aceea, în jurul orei 6,30, mă aflam la capătul de est al pistei, unde se adunau avioanele ce compuneau întreaga formaţie. Fiecare îşi lua locul ştiut, mirosul de petrol ars se împrăştiase în jur pe o distanţă apreciabilă, iar zgomotul motoarelor era în limita decibelilor admişi. Un fum albăstrui dăinuia în coada fiecărui avion, provenind de la căldura degajată de turbină. Era ceva ce place numai aviatorilor, obişnuiţi cu viaţa la pistă, ceva înţeles numai de ei.

Plutea în aer catastrofa? Exista ceva neobişnuit? Vreun presentiment la careva? Nimic nu lăsa să se simtă că peste câteva minute, nu mai mult, viaţa a doi oameni se va opri în loc, că inimile vor înceta să le mai bată, iar ochii nu vor mai vedea niciodată albastrul zărilor. Fiinţa lor nu va mai exista, rămânându-ne numai amintirea.

Au decolat, pe rând; formaţiile câte trei, câte trei, erau în panta de urcare; le priveam şi eu şi alţii cu admiraţie. Erau acum dincolo de staţia îndepărtată, peste ogoarele cu porumb, ce dăduse în pârg, când aripa neagră a morţii s-a abătut peste aerodromul nostru, minunatul nostru aerodrom.

Priveam, deci, toţi cei care asistasem la decolare, cum formaţia începea înscrierea în viraj pe stânga, normal, când, undeva prin mijlocul acesteia, două păsări argintii, asemenea pescăruşilor cu aripa frântă, se desprind fulgerător, rostogolindu-se fără nici o explicaţie pentru noi, cei care priveam neputincioşi, cum se sfârşesc două fiinţe, fără a le putea veni în ajutor.

S-a auzit o explozie, apoi alta, un fum negru, blestemat, a marcat locul prăbuşirii a două avioane, apoi restul păsărilor speriate zburând care încotro, dar revenind după câteva secunde în formaţie, la intervenţia promptă a conducătorului din „zebră".

N-am aşteptat nimic. Mi-am luat motocicleta, şi-n viteză, peste pistă, peste câmpuri, m-am îndreptat să ajung cât mai repede acolo unde speram să pot ajuta. Pe cine? Cum? Va mai fi nevoie de mine şi de alţii, care, în maşină sau fugind pe jos spre locul dezastrului, sperau şi ei...

Speranţe deşarte, căci şoimii nu mai erau şoimi!

Am ajuns primul la faţa locului şi am încercat să fac ceva, ce, nici eu nu ştiam. Am vrut să scot cu mâinile ceea ce părea a fi om. N-am putut, căci dogoarea era prea mare şi flăcări vii ieşeau încă din motorul distrus – ardea ce mai rămăsese din avion.

Cel ce fusese pilotul, era o masă inertă, arsă, mică, negricioasă. Am reuşit, arzându-mă la mâini, să-l trag

afară dintre sfărâmături, suspante de paraşută, cenuşă şi cauciucuri fumegânde.

Reacţia mea în faţa celor ce vedeam? Dându-mi seama că totul era inutil, m-am aşezat neputincios pe o buturugă, privind fix rămăşiţele pământeşti ale pilotului, căutând parcă să-l identific. Cu cine oare? Nu-mi puteam da seama. Cel care era tras deoparte, ca să nu ardă de tot, şi căruia cu puţin timp înainte îi făcusem din mână la decolare, părea de nerecunoscut. La gândul acesta, m-au podidit lacrimile.

Apoi, a venit o maşină cu câţiva ofiţeri tehnici şi militari în termen, care mi-au spus că victimele sunt căpitanul Marin Iliescu şi locotenentul-major Sotir Chitea. Dar care din ei să fi fost cel ce zăcea acolo jos?

Împreună cu alţii, m-am dus în căutarea celui de-al doilea avion prăbuşit. La câteva sute de metri, pe o porumbişte defrişată se găsea o parte din coada unui „15", iar de jur-împrejur bucăţi aruncate de explozie. Restul parcă se pulverizase.

Ulterior, s-a dat verdictul: catastrofa a avut loc din cauza greşelilor de pilotaj.

Locotenentul-major Paul Alexandrescu, cel de-al doilea coechipier al căpitanului Iliescu, văzuse totul. Văzuse cum cele două avioane s-au acroşat în timp ce formaţia executa primul viraj după decolare, cum aripa unuia a lovit cabina celuilalt, turtindu-l pe pilot înăuntru, apoi ciocnirea propriu-zisă şi prăbuşirea lor. Unul din avioane a explodat în aer, al doilea, atunci când l-a prins pământul, distrugându-l.

Au murit doi oameni, doi piloţi, dintre care unul cu multe ore de zbor la activ, două fiinţe ce puteau trăi şi astăzi, dacă nu ignorau lucruri elementare şi dacă

respectau întocmai instrucţiunile privind zborul în formaţie.

Dacă am şti clipa dintre hotare, poate am încerca s-o depăşim...

Victima lui Cupidon

– Ei, cum ţi-a priit vizita la Piteşti, l-am întrebat pe căpitanul Nicolae Ganea, după reîntoarcerea din concediu.

– Timp pierdut! Viaţa mea este aici, pe aerodrom.

– Ştiu asta, însă, câte o schimbare de decor, din când în când, nu strică. Mă gândesc şi eu să trag o fugă până la Iaşi, n-am mai fost de mult.

– De ce să fugi, pleci cu trenul, e mai sigur, mă atacă frontal simpaticul zburător.

– Cu trenul, pe jos, văd eu. Deocamdată, povesteşte-mi cum a fost acasă.

– Acasă, totu-i bine. Doar tata e cam slăbit, munceşte mult la librărie. Mama, sora sunt bine. Uite, ţi-am adus şi ţie o carte de aviaţie. Este vorba de o expediţie aeriană la unul din poli.

– De ce nu la doi, aş fi primit două cărţi!

– Eu mi-am luat ceva din clasici, uite pachetul acolo.

– Păi sunt peste douăzeci de cărţi, înseamnă că vor avea ce citi băieţii, la celula de alarmă.

– Doar dacă le spui tu că le-am procurat.

– Întrucât m-ai „cumpărat" cu cartea adusă, sunt mut. Fă bine şi continuă-ţi povestirea.

– N-am prea multe de spus: am vizitat oraşul, liceul unde am învăţat, m-am reîntâlnit cu foştii colegi.

– Cu foste colege, nu?

– Interogatoriu? Dacă ţii neapărat, află că am evitat anturajul feminin.

– Tu?

– Eu. Ce te minunezi aşa?

– Nu mă minunez, mă mir!

– Inima mi-e dată...

– Ştiu, am văzut-o prinsă cu un bold, la farmacie.

– Cum, unde, ce farmacie?

– Ei, aici la noi, în oraş.

– O ştii şi pe asta!

– N-am decât să te felicit pentru alegerea făcută. Ai dat lovitura, hoţule, punând mâna pe o fată bună. Îţi urez noroc, deşi n-ai zburat încă cu 016.

– Păi n-am de gând să mă însor. Cel puţin, deocamdată.

– Trebuie, atâta timp cât inima...

– Mi-e dată!

– Dacă o lungeşti prea mult, ţi-o suflă altul, sunt destui aviatori pe aici şi cum este o singură farmacie... Apropo, într-o zi l-am văzut pe Virgil acolo, a stat vreun ceas, cam mult pentru nişte antinevralgice şi-un sirop de pătlagină.

– Ferească Dumnezeu să-l prind în zona mea, că-i stă lui ceasul.

– Eu te-am avertizat, aşa că ia măsuri.

– De mâine zbor cu 016.

– Râzi tu, dar ia priveşte retrospectiv şi fă bilanţul celor care s-au căsătorit după ce au zburat cu acest avion.

– Păi..., Petrică-unu, Ghiţă-doi, Grig-trei...

– Ganea... patru, zic.

– Da, patru. Totdeauna numărul acesta mi-a purtat noroc. Şi dacă-l înmulţesc cu patru, rezultă şaisprezece. Zbor cu 016, negreşit!

– Avere ai?

– Uită-te la mine, sunt poleit cu aur, am pe piept cuci câţi vrei, pajure aurii la caschetă, butonii la fel, ce mai vrei?

– Eu, nimic. Dar dumneaei?

– Cred că-l vrea pe pilot, aşa cum e.

– Crezi ori eşti sigur?

– Cred.

– Atunci ceva nu-i în regulă.

– Nu este ceea ce bănuieşti. Fata, deşi tinerică, judecă matur. Ştiindu-mă pilot şi, mai ales, pe „supere”, se gândeşte să nu rămână văduvă de timpuriu.

– Vorbeşti copilării...

– Nu, nu, aşa gândesc toate înainte de a se mărita cu de-alde noi. Am văzut şi-n filme.

– Filme comerciale.

– Comerciale-necomerciale, dar filme.

– Poate ai dreptate, mai verifică, mai sondează, tatonează psihologic, trage linia, fă socoteala, extrage radicalul şi vezi ce-ţi rămâne.

– Rămân eu şi bogăţiile mele.

– Deci tu, pilotul, căci despre bogăţii...

– Da, eu, pilotul, repetă interlocutorul meu, dus pe gânduri.

– Atunci eşti de invidiat.

– ?!

– Cade „crezi” şi rămâne „eşti sigur”.

– Sunt sigur.

– Aşa te vreau, amice.

A doua zi, după aceste discuţii, ducându-mă la pistă şi trecând pe la escadrilă, l-am văzut pe Ganea,

pe Puiu, cum îi spuneau cei apropiaţi, la bordul lui 016, gata de decolare. I-am făcut semn cu mâna, mi-a zâmbit, salutându-mă, la rândul său. Se ţinea de cuvânt, fiind hotărât să se însoare, ceea ce însemna că numărul celibatarilor din escadrila întâi era în continuă scădere. Îi puteai număra pe degete pe cavaleri; mai erau câţiva printre tehnicieni, dar nefiind personal navigant, nu ridicau probleme.

Nu că era o optică, dar poate avea dreptate prietenul meu, colonelul – „eşalonul superior" –, care ne vizita din timp în timp, atunci când spunea că „pilotul musai să fie familist, om aşezat, cu picioarele pe pământ şi capul sub plafonul norilor".

Oamenii cu mâini de aur

Lunea, precum şi în alte zile ale săptămânii, când escadrila întâi nu zbura, avioanelor li se acorda asistenţă tehnică. Şi, cine altcineva, dacă nu personalul tehnic, era direct răspunzător de aceasta.

Începând de la inginerul escadrilei şi terminând cu ultimul mecanic, indiferent de funcţie, „oamenii cu mâini de aur" erau la datorie. Fiecare, în specialitatea lui, căuta să se achite, în cele mai bune condiţiuni, de atribuţiunile ce-i reveneau şi nu-mi amintesc situaţii care să nu fi fost rezolvate competent.

Încă de la sosirea supersonicelor „19 P.M." în subunitate, tehnicienii – ofiţerii şi subofiţerii – au înţeles rostul cunoaşterii avionului, acordând atenţia cuvenită pregătirii teoretice, astfel că, la finele cursurilor, întreg personalul tehnic a obţinut rezultate bune şi foarte bune.

Deci, bine documentaţi teoretic şi cu multiple cunoştinţe practice, acumulate în decursul anilor pe alte tipuri de avioane, tehnicienii de patrule şi avioane, împreună cu specialiştii, într-un timp record – impus de împrejurări –, s-au dovedit a fi la înălţimea sarcinilor primite.

Să încerc să număr zilele ori nopţile în care bărbaţii în salopete albastre erau pe poziţii, mi-ar veni foarte greu. Ştiu, însă, precis, deoarece eram mereu printre ei, că toţi, dar absolut toţi, cei care formau corpul tehnic al escadrilei la un moment dat, răspundeau prompt oricărei solicitări, indiferent de oră sau anotimp.

Se muncea organizat, nimic nu era lăsat la voia întâmplării. Aviaţia militară, prin excelenţă, este o armă nobilă, deci slujitorii ei trebuie să întruchipeze anumite trăsături de caracter, fără de care securitatea zborurilor nu poate fi asigurată. Nu-şi avea loc expresia „lasă, că merge" – cum se mai întâmplă în alte domenii de activitate –, iar cuvântul de ordine era „verifică, verifică şi, încă o dată, verifică", în aşa fel ca atunci când avioanele erau disponibile la zbor toată lumea să poată fi liniştită, căci orice pornire de motoare se executa „la sfert".

Dar ceea ce contribuia din plin la desăvârşire era coeziunea dintre pilot şi tehnic, acesta din urmă ştiind că, de multe ori – de ce să n-o spun deschis – viaţa celui dintâi depinde de el, modestul, harnicul, conştiinciosul tehnic (uitat, uneori, de la primă) ce nu precupeţea nimic pentru ca totul să „iasă bine". Nu era o teorie nouă, se ştia despre ea că-i veche în aviaţie; relaţia tehnic-pilot data de la începuturile ei şi va dăinui şi pe mai departe.

Atunci când prietenul său din aer era pus în faţa vreunei dileme, el, tehnicul, făcea corp comun cu acesta. Neliniştea zburătorului era şi a celui ce aştepta

jos deznodământul, iar bucuria realizării şi-o împărţeau pe din-două. Prietenia lor îşi avea originea în ceea ce se numeşte omenie şi asta explică totul.

Nu o dată l-am văzut pe omul – tehnic de aviaţie – aşteptând zadarnic reîntoarcerea la cuib a păsării sale, pe care o îngrijise ca pe propria-i fiinţă. Aştepta cu lacrimi în ochi, cu sufletul înnegurat, privind pierdut capacul conului sau vodila, care nu-i mai erau de folos.

Dacă, catapultându-se, prietenul său scăpa, licărul speranţei se reaprindea, ochii se limpezeau, negurele sufleteşti erau duse de vânt spre alte zări, iar reîntâlnirea dintre cei doi te copleşea. Era ceva înţeles, simţit, trăit numai de ei şi, atunci, trebuiau lăsaţi să se reculeagă.

Apoi viaţa îşi urma cursul ei.

Alarmă falsă

– Fraţilor, e albastră, spuse maiorul Anghel Dorobanţu, intrând alarmat în sala de pregătire.

– Sigur, la noi totul este albastru, doar suntem în domeniu, răspunse calm maiorul Gheorghe Brişcă.

– Pe dracu! Cineva a spart geamurile unor locuinţe din oraş şi o comisie de anchetă, chiar acum, bate la uşa comandantului.

– Şi ce amestec are aviaţia în treaba asta?

– Tocmai aici îi buba, astă noapte s-a zburat.

– Ştiu, dar nu-mi amintesc să fi dat cu pietre în geam, surâse Brişcă.

– Faci pe naivul, lasă că te cunosc eu, vărule.

– Prinde orbul, scoate-i ochii, completă şi căpitanul Vasile Adămiţă, care, până atunci, asistase la discuţie, aşa cum îi era obiceiul.

– Ce mai, în comisie e unul care a făcut armata pe nu ştiu ce aerodrom şi cunoaşte chestia cu unda de şoc şi efectul ei la joasă înălţime.

– Atunci, e de-al nostru.

– Nu prea. Este al lor, al celor din oraş, prin aviaţie a fost pasager, de la ei ia banii acum.

Intră în încăpere locţiitorul comandantului escadrilei, maiorul Adalbert Bodiş, aprins la faţă şi se vedea că nu era în toane bune.

– Am o sarcină ingrată. Draci! (vorba lui). Trebuie să cercetez şi să raportez şefului cine n-a avut de lucru aseară, de-a dat gata geamurile caselor din oraş, folosind forţajul şi spărgând zidul sonic.

– Te ajut şi eu, mă ofer voluntar, dar este o treabă cam grea. Nu că băieţii n-ar recunoaşte fapta, însă, practic, n-ai cum să stabileşti, deoarece toţi câţi au zburat, au cuplat forţajul şi depăşit viteza sunetului.

– Cică în jurul orelor douăzeci şi patru s-au spart.

– Ora douăzeci şi patru? La ora asta, de obicei, se doarme. O fi avut careva insomnii, ironiză, pe drept cuvânt, maiorul Grigorescu.

– Ia, ascultă nene – spuse Lache –, adresându-se lui Grig, acum vreun an când au fost aduse avioanele „19 P.M.” în unitatea noastră, într-o discuţie despre puterea motoarelor avionului ţi-ai manifestat neliniştea, sau cam aşa ceva, zicând că dacă e nevoie, pentru siguranţă, foloseşti forţajul şi mai jos, iar când te-am atenţionat că se pot sparge geamurile cu unda de şoc mi-ai răspuns:

„geamurile ca geamurile, le plătesc şi gata”..., uite s-a ivit ocazia să deschizi baierele pungii.

– De ce eu? N-am spart nici un geam! Gata, ai găsit ţapul, zise Grig şi se ridică, să pară mai agresiv.

– Ce ţap?

– Cel ispăşitor!

– Ha, ha, ştii că ai haz? Şezi blând, omule, nu te acuză nimeni.

– Sigur, discutam numai, completez, la rândul meu, pentru a risipi fumul cenuşei ce se încinsese.

– Las-că-l ştiu eu pe Lache, el o pasează în glumă şi alţii o prind în serios. De plătit, probabil că va trebui să plătească cineva.

– Dumnezeu cu mila!

– Poate intră pe uşă şi te-ai ars. Ai mai zis-o şi altădată. Ştii, atunci când urma să plecăm la Cabana aviatorilor din Poiana Braşov, tu te pronunţai, iar el tocmai deschidea uşa şi te-a auzit.

– Câte nu se pot întâmpla.

– Ajunge cu tala-tala, mie să-mi raportaţi cine a spart zidul, cine era în zbor pe la miezul nopţii, sări Bodiş.

Toţi – aşa cum se întâmpla întotdeauna – consultă de zor caietele de pregătire profesională, pe care le aveau în faţă, unul scapă stiloul „Kaveco” pe jos, rupe peniţa, zice ceva la adresa fabricantului, însă nimeni nu se grăbeşte cu răspunsul.

Sună telefonul. Răspunde Bodiş, el fiind cel solicitat.

– Sărut mâna, mami!

– Şi-un picior, completează Brişcă, râzând...

– Când ţi-oi da un şut acolo..., nu ţie, dragă... unui şmecher, care mă tachinează, scuză-mă, nu, nu-l cunoşti, e unul cu anumite lipsuri...

Ies din sală şi mă duc în punctul de comandă, unde Feri Cătineanu era ocupat cu devoratul unei plăcinte făcute de soţia sa, mă serveşte, iau o bucată, laud plăcinta şi pe aceea care a preparat-o, el se lamentează, dar uită să repete invitaţia, căci aş mai fi luat o bucăţică – era cu vişine. Îi cer registrul cu evidenţa zborurilor, îl consult şi constat că între ora 24,00 şi 1,00 dimineaţa n-a decolat nici un avion de la noi, fiind restricţie.

Deci, băieţii noştri, pe drept cuvânt, nu se simţeau în elementul lor, atunci când i-a luat la întrebări maiorul Bodiş. Cât pe ce să fie vinovaţi fără vină. Dar, atunci cine să fi fost făptaşul, pentru că fenomenul în sine s-a produs. Vom vedea.

Reîntors în sală, discuţiile erau şi mai contradictorii. Toţi se apărau, ştiindu-se în afara oricărei culpe.

– Măi, suntem o mână de piloţi, cine-a făcut-o să spună, că n-o fi foc. Se mai întâmplă, pledează Lache, privind bănuitor spre Grig şi alţii.

– Eu sunt scos din cauză, astă noapte n-am zburat, am fost în alarmă, preciză maiorul Gheorghe Iancu.

– Unul mai puţin.

– Iar eu, rupse tăcerea Vasile Adămiţă, am aterizat pe la orele 23,00, executând numai o singură ieşire, un raid.

– Doi mai puţin. Să vedem...

Tocmai atunci se deschise uşa şi după modul cum a fost bruscată, am ştiut că-i comandantul (avea un stil personal de a-şi face intrarea). Îl secunda o persoană „în civil”. Am înţeles că-i vorba de unul din membrii comisiei, împuternicit cu „aflarea adevărului”.

– Drepţi!

Toţi sunt în picioare.

– Repaus. Ei, Bodiş, ce-mi raportezi?

– Nimic concret; verificam de la om la om, când aţi venit dumneavoastră.

– Chestiunea este alarmantă. Să ştiţi că am fost atenţionat de către „eşalonul superior”, care, nu ştiu pe ce cale, a fost pus în temă cu isprăvile astea de pe la noi. Mi-a dat răgaz o oră.

Cel în civil se aplecă şi-i şopteşte ceva la ureche comandantului. Acesta clătină afirmativ din cap. Ochii celor din bănci privesc întrebători. Se foiesc pe scaune, nu se simt bine în faţa „civililor”.

– Noi ne retragem. Aşteptăm la mine în birou şi repede, căci avem treburi mai importante.

– Drepţi!

După plecarea şefului, surprinzător, dar e linişte în sală. Consider că-i momentul să le spun băieţilor rezultatul investigaţiilor mele. Aş fi nedrept să-i ţin în şah, mai ales că-s nevinovaţi.

– Lăsaţi-o moartă! Am verificat în P.C. evidenţa zborurilor de astă-noapte şi am observat că în intervalul de timp, specificat de comisie, noi am avut restricţie, o oră întreagă. Deci nu s-a zburat. Alţii ne-au făcut figura.

– Precis. Doar s-a auzit zgomot de motor de avion şi bubuitura specifică spargerii zidului sonic, remarcă Grig. Tocmai ieşisem din „zebră” la o ţigară.

– Dar tu nu fumezi, sesiză căpitanul Gheorghe Iancu.

– Are vreo importanţă?

– N-are!

– Deci, caz elucidat, zic.

– E clar, prinse aluzia maiorul Bodiş. Mă duc chiar acum la comandant. Vii cu mine?

– Desigur. Luăm registrul cu evidenţa zborurilor, din punctul de comandă, pentru documentare. Şeful ne crede pe cuvânt, dar ceilalţi, ceilalţi din oraş?

– Vor vedea negru pe alb şi se conving.

– Nu cred că vor ceda aşa uşor, trebuiesc recuperate nişte cheltuieli cu pusul geamurilor la ferestre.

– Asta-i treaba lor, să găsească forme de acoperire financiară.

În biroul comandantului, fum să-l tai cu cuţitul. Pe masă, erau câteva ceşti cu cafea şi apă minerală la discreţie. Musafirii aveau timp pentru vizite, dar nu şi colonelul-comandant, care manifesta semne de nervozitate.

– Ce-mi raportaţi?

Fără a răspunde ceva, maiorul Bodiş îi pune şefului „evidenţa" pe birou, acesta îşi aruncă privirea, se lumină la faţă şi spuse fără menajamente celor din „comisie":

– Trebuie să vă cereţi scuze, astă noapte, timp de o oră, între douăzeci şi patru şi unu, la noi, zborul a fost închis. Restricţie!

– ?!

– Asta-i situaţia. De fapt, cele scrise în registru o confirmă, – mai zise – şi-i invită să se uite în scripte.

De data asta birocraţia fusese la înălţime.

Gânduri la înălţarea în grad

Avansarea în grad. Moment solemn trăit cu emoţie de fiecare militar. Ea reprezenta recompensarea anilor tinereţii, trăiţi de ofiţeri şi subofiţeri prin unităţile militare, slujind interese nobile. Se zice – şi pe drept cuvânt – că, gradul de locotenent este cel mai râvnit din

cariera unui militar de profesie. Fiecare ar avea câte ceva de povestit, dacă ar scăpa din mână ghemul amintirilor.

Cine nu s-a simţit bărbat în puterea cuvântului, atunci când a fost înaintat în gradul de locotenent la absolvirea şcolii de ofiţeri? Cine nu a îmbrăcat uniforma cu drag, nu şi-a lustruit stelele şi nu s-a plimbat prin oraş sau comuna natală, mândru, ţanţoş, cu pieptul în afară şi chipiul pe-o sprânceană?

Anii tinereţii, trăiţi ca ofiţeri ori subofiţeri, în ciuda privaţiunilor de tot felul, nu se uită. Cine-i uită a greşit alegându-şi cariera militară. Apoi fuga anilor, alte amintiri, alte avansări în grad, reuşite, greutăţi – căci sunt destule – şi apoi ghioceii la tâmple...

Revenind la ziua aceea, când căpitanii-piloţi din escadrile şi-au primit dreptul lor, punându-şi pe epoleţii grade de maiori, trebuie amintit că nu s-au simţit deloc bătrâni. Tinereţea lor era tinereţea anilor zburaţi printre nori, spre zările albastre, era goana după o glorie anonimă, căci nu-i vedea nimeni în înaltul cerului. Ei au repurtat victorii după victorii, în lupta cu „inamicul". Unii au salvat avioane cu riscul vieţii, aducându-le acasă, când puteau să se catapulteze (şi nu i-a avansat nimeni la excepţional) alţii au pierit împreună cu avionul lor şi n-au mai avut parte de avansare (nici măcar post-mortem). Trist, dar adevărat!

După solemnitatea înălţării în grad, conform unei tradiţii militare, nestipulate în R.S.I. cei „împovăraţi" cu noul grad, au trebuit să ude stelele printr-o acţiune colectivă, să le ude, dar nu cu apă de ploaie, ci cu anume licori pe care nu le găseau decât la... Valerică. Ce înghesuială a fost atunci, la restaurantul din parc!

Se toasta şi se adresau urări de tot felul:

– Să trăieşti şi la mai mare!

– Mulţumesc, mulţumesc...

– Hai noroc şi la mai tare!
– Mulţumesc...
– Să-ţi dea Cel de sus ce n-ai avut!
– Merçi, dar îmi ajunge ce am.
– Poate preferi un loc la Belu?
– La Belu? Auzi la el ce pretenţie? Undeva pe coclauri vreo râpă ori un vârf de munte, nu ţi-e de-ajuns, completă proaspătul avansat în grad, maiorul Gheorghe Brişcă, pus pe şagă ca totdeauna.

În ciuda aparenţelor, a formei hazlii în care sunt adresate, urările prilejuite de avansarea în grad a aviatorilor, a piloţilor (pentru că de ei este vorba) au un fond onest, fiind complet dezinteresate, neprevestitoare de rele. Toţi sunt încrezători în steaua lor, cred în noroc, şi-n ce e bine, sfidând neprevăzutul, ghinionul sau neşansa.

Oare spusele maiorului Brişcă Ghe. să fi avut o tentă fatală? Vreun presentiment? Căci, nu peste multă vreme, într-un zbor de noapte în condiţii meteo grele, dirijat greşit din Punctul de Comandă, avionul în care se afla – supersonicul MIG-19 P.M. – a percutat un vârf de munte, spulberându-se...

Escadrila, camarazii, prietenii, familia, noi toţi şi, de ce nu, Aviaţia Română, a pierdut atunci, un pilot clasa întâi, interceptor de noapte pe un avion supersonic, un om între oameni.

Totul e bine, când se termină cu bine

M-au trezit din somn nişte descărcări electrice şi tunete de o intensitate remarcabilă şi am tresărit fără să vreau: auzeam cum băteau stropii mari de ploaie pe tabla ce acoperea pervazul ferestrei şi-n obscuritatea care a învăluit încăperea, am retrăit o întâmplare din viaţa

mea de zburător. O întâmplare de neuitat şi, de ce să nu recunosc, cel puţin acum, m-a cam speriat. De, eram la începutul-începutului şi poate reacţia era firească.

... Se zbura la un antrenament, în celulă, eu fiind coechipierul celui dinaintea mea. Vizibilitatea era din ce în ce mai proastă, datorită unor pâlcuri de nori urâcioşi, iviţi pe neaşteptate în raza aerodromului, iar întunericul din cameră îmi amintea de acela ce pătrunsese în cabina avionului pe care zburam atunci...

Am fost obligat, la un moment dat, să strâng formaţia aproape de avionul cap, spre a nu-l pierde din vedere. Aparatele de bord îmi erau de un real folos, iar legătura radio cu startul, de asemenea. Dar, din cauza norilor, în care, din neatenţie, intrasem, m-am distanţat de celălalt avion, prevenind o coliziune în aer.

Dirijarea din „zebră" fiind corespunzătoare, am reuşit ca după ultimul viraj de 90° să pun pe direcţia de aterizare. Dau comandă pentru scoaterea trenului, dar becul roşu de semnalizare indica faptul că roţile nu sunt zăvorâte. N-am căutat cauzele avariei, însă am presupus că nu a lucrat comanda pneumatică. Incidentul acesta nu mi-l doream nici pe vreme cu vizibilitate bună, darămite în condiţiile atmosferice în care mă găseam.

Am raportat situaţia la radio, celor de jos, şi primesc ordin să renunţ pentr-un moment la aterizare, să iau înălţime şi, prin comenzi bruşte, să încerc scoaterea trenului. Auzisem că se pot face şi „capace", în acelaşi timp cu comanda de scoatere a trenului; am încercat şi asta, dar fără efect. Între timp, norii s-au împrăştiat. Vedeam aerodromul şi colegul cu celălalt avion ce ateriza pe pistă. Eram singur.

Atunci, a apărut frica. De jos, mi s-a spus să aleg una din două: să mă ridic ceva mai sus şi să sar cu paraşuta, ori să pun avionul pe burtă.

Nu sărisem până la vremea aceea, aşa că am alungat acest gând, hotărându-mă pentru a doua variantă. Comunic decizia la „zebră", conducătorul îmi dă curaj, zicându-mi că mă va dirija la aterizare. Auzindu-i vocea calmă şi acel „dă-o încolo, doar eşti zburător vechi!" – eu care aveam un palmares redus de ore de zbor – am prins curaj.

Tot în momentele acelea, mi-am amintit de o situaţie identică, a unui fost coleg din şcoala de pilotaj, Strejnic-Ploieşti, de prin 1950 când pilotul – Bükoşi –, fiind încă elev şi lăsându-l motorul, a aterizat forţat într-un lan de grâu şi a scăpat onorabil.

Acum, la rândul meu, mă aflam în impas, dar câţi nu au fost până la mine şi câţi nu vor mai fi? Principalul e că trebuie să fiu tare, fără a mă pierde cu firea, executând în fond o aterizare – ce-i drept mai dificilă –, dar tot aterizare. În plus, mă vedea şi conducea prin radio un zburător competent. „Fie ce-o fi", îmi spun în gând şi mă concentrez asupra aterizării.

Îmi impun calmul de care am atâta nevoie, privesc aerodromul, aleg terenul cel mai degajat, ţinând direcţia şi având panta ca la o aterizare obişnuită. „Aşa e bine", aud în căşti vocea conducătorului de zbor.

Apropiindu-mă de pământ, dau comenzi de redresare, dar... pun maneta pe gaze în plin şi execut, din nou, un tur de pistă. Instinctul de conservare, teama de o nenorocire? „Ce faci dom'le, erai bine!" îmi ţipă în urechi vocea „zebrei".

Din nou mă apropii de sol, comenzi de redresare, trăgând uşor şi continuu de manşă. „Ţine-o aşa, bine...” Reduc viteza la maximum şi aştept. Clipe chinuitoare (înţelese numai de acei care le-au trăit), sudoarea îmi şiruie pe faţă, pe sub cămaşă, mâinile-mi sunt reci.

Văd iarba ce derulează pe sub aripi, hangarul într-o parte, linia de avioane, oamenii privind neliniştiţi pe de lături.

Trag manşa până o simt în scaun, la radio nu mai aud nimic.

Elicea începe să ciupească din pământ, sar bucăţi cât acolo, bulgări. Capota motorului se desprinde, se rupe, cade peste plexiglasul postului de pilotaj, ricoşează într-o parte, loveşte pe undeva fuselajul, profundorul. Încep nişte smucituri, trepidaţii nemaiîntâlnite, aştept şocul cel mare, care nu întârzie. Îmi pun speranţa în noroc, şi-n chingi, şi-n centura de siguranţă în caz de capotare. Trag picioarele de pe palonier, ajungând cu genunchii la bărbie, gura mi-e uscată.

Avionul se înfige din ce în ce mai profund cu botul în pământul pe care-l ară, simt tendinţa de a capota, un zgomot asurzitor şi fum, ori praf, nu mi-am putut da seama ce era, invadează zona. N-am capotat, gândul îmi zboară aiurea, smuciturile din ce în ce mai rare.

Cred că norocul nu m-a părăsit, amintindu-mi că în urmă cu câteva ore se oprise activitatea, din cauza unei ploi abundente, deci terenul era acum moale. Cui să-i mulţumesc? Mai am câteva secunde până scap – dacă scap –, încă un şoc-două, apoi totul se linişteşte în jurul meu. Ba nu, mă paşte pericolul de foc, care este iminent în asemenea cazuri. Benzina? Ce-o fi cu ea? Am închis-o? Contactul l-am tăiat? Îmi amintesc că da!

Atunci ce sfârâie şi de ce apare un fum albicios? Întrebări fără răspuns!

Încerc să ies din scaun, sunt la un pas de incendiu, căci probabil benzina din conducte s-a prelins pe motorul fierbinte. Un ultim efort şi reuşesc să sar din carlingă, apoi, ajutat de unul care fugise la locul accidentului sunt târât pe iarbă, departe de avion. Nu s-a întâmplat însă nimic, un mecanic scoate instinctorul, şi-i dirijează jetul spumos peste cilindrii motorului şi tobele de eşapament, prevenind, în felul acesta, izbucnirea focului. Ar fi fost păcat de avion, acum după ce am reuşit să-l pun pe pământ!

Stau întins pe iarbă, răsuflu uşurat, îmi zic că zodia scorpionului în care m-am născut este norocoasă; mă ridic şi mă îndrept cu paşi încă nesiguri, spre „zebră", unde vor urma explicaţiile, contrazicerile, iar explicaţiile şi, desigur, căutarea vinovaţilor.

Indiferent ce-o fi, bine că trăiesc, alţii în situaţia mea s-au „dus"... Când scapi, eşti ţap ispăşitor, când nu, mortu-i de vină. Se întâmplă de nenumărate ori aşa, din păcate. Cum o dai, cum o suceşti, tot acolo ieşi. Asta-i de când lumea!

Nici nu ajung la „zebră", că sunt luat în primire de colegi (bunii mei colegi), vine şi doctorul, care era mai emoţionat decât mine, îşi deschise trusa şi-mi spune să dau jos pantalonii: vrea să mă injecteze – de ce, nu ştiu –, îi zic că nu-i cazul, el nimic. „Preventiv" – zise – şi mi-a făcut fundul ciur!

Ceilalţi mă bat pe umeri; toţi se bucură că au cu cine schimba o vorbă pe marginea celor petrecute. Alteori, n-ai cu cine conversa, iar aprecierile anchetei rămân incerte.

– Ia, povesteşte-ne, ce s-a întâmplat de-ai reuşit să rupi un avion? mi se adresează unul care n-a zburat în viaţa lui, dar avea funcţie şi căruia noi toţi îi spuneam „dovleac”. Cei care i-au auzit spusele îi adresează priviri dojenitoare, eu la fel şi mă întreb ce-o avea sub caschetă, dacă, tocmai atunci şi în forma asta, îmi pune o asemenea întrebare.

– Lasă-l, măi, pe ăsta, îmi şopteşte cineva la ureche, nu te amărî, bine că ai scăpat cu viaţă.

Vine comandantul, care, om cu scaun la cap, dispune trimiterea mea imediată la infirmerie, cu maşina sanitară.

Infirmiera, o fată drăgălaşă, stătea la căpătâiul meu. O privesc cu ochi ce alternau între pieptul ei bine conturat şi genunchii rotunzi, pulpele pline. M-a pus la punct, administrându-mi un calmant, ba nu, un somnifer cu efect liniştitor, care m-a aruncat imediat, nu în braţele ei, ci în ale lui Morfeu.

Aveam nevoie de odihnă, ca peştele de apă, prin câte trecusem!

.....

Ploaia încetase o dată cu deşirarea ghemului amintirilor, la fel şi descărcările electrice. Se auzeau tunetele undeva, pe Valea Oltului, hăt, departe.

M-am sculat, dând de o parte vălul înceţoşat ce-mi răscolise aievea trăirile trecute, renunţând la somnul de după-amiază.

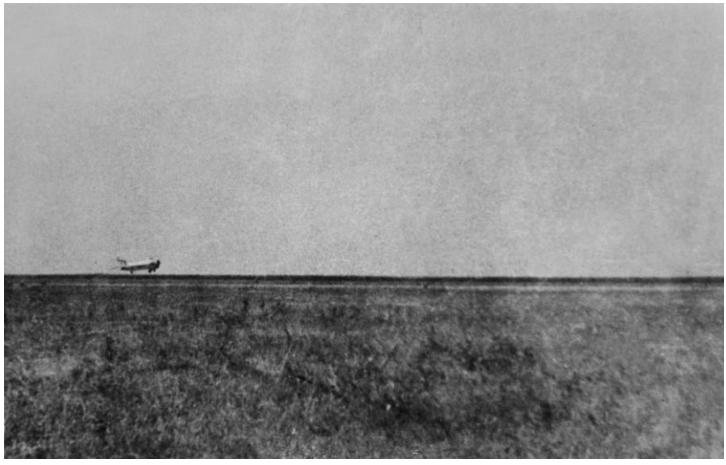
Afară se înseninase, norii erau în destrămare, iar soarele parcă stătuse în loc şi-şi trimitea razele fierbinţi peste tot şi toate, fără milă. Un curcubeu *ROGVAIV* făcuse un arc de cerc pe cer, unind două puncte abstracte. Ce frumuseţe!

Cât contrast între lumina vie, dătătoare de fericire şi întunecimea ce dăinuise în urmă cu câtva timp, în camera mea.

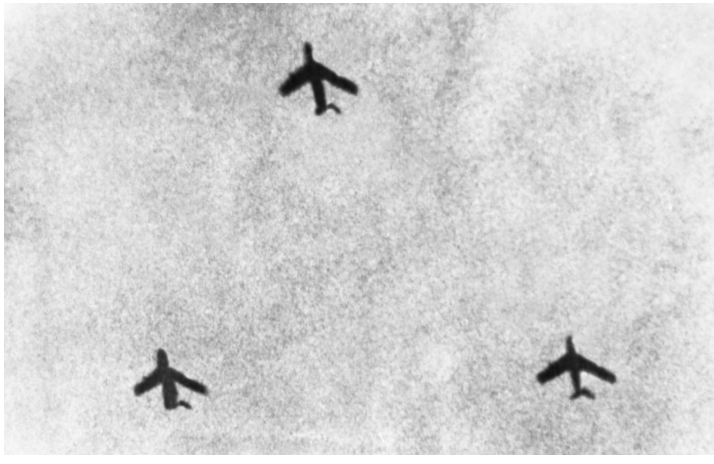
Aşa e şi-n viaţă! Uneori luminoasă, alteori umbrită, de cele mai multe ori senină, arareori înnegurată. Sau, poate, mă înşel?

Deveselu 1959. Patrulă aeriană cu MIG-15
la 5.000m altitudine

Sus. Cât mai sus!



În decolare!



Formaţie de trei MIG-15 în zbor, anterior intrării în primul viraj pe stânga, când aeronavele s-au ciocnit în aer (capul formaţiei cpt. Iliescu, coechipier stânga Chitea Sotir şi dreapta Alexandrescu Paul)

Atât a mai rămas din avionul pilotat de Chitea Sotir

Cpt. Constantin Stratu primeşte raportul tehnicului de zbor: „2766 gata pentru zbor”

MIG-15 cu nr. 2766 (avion preferat de
cpt. Constantin Stratu) în faza ultimelor pregătiri

MIG-15 cu nr. 330 pregătit pentru zbor

„Cinci” la unul!

MIG-19 PM, nr.026, cu puţin timp înaintea rulajului spre axa pistei de decolare-aterizare

Pregătirea pentru zbor a supersonicului MIG-19 PM (1961)

Briefing înaintea zborului. De la stânga la dreapta: mr. Olteanu Alexandru, mr. Adalbert Bodiş, cpt. Grigorescu Nicolae, cpt. Voloncs Andrei, cpt. Ganea Nicolae, cpt. Brişcă Gheorghe, cpt. Bătinaş Ioan (1960)

Deveselu iulie 1961
La start în aşteptare rândului la zbor:
lt.cdor. Sandu Ioan, cpt. Alexandrescu Paul
şi lt.maj. Munteanu, meteorologul unităţii

Deveselu 1963
Lt.cdor. Zăpărtan Ioan pe capota „zebrei” să vadă mai
bine cum vin „leii” la aterizare cu MIG-15

„Nordiştii” şi „sudiştii”, cadru din ghemul amintirilor
(românii cafeniu complet, bulgarii cu pantaloni bleumarin)

SFÂRŞIT

Cărţi apărute de lt. cdor. av. Victor Donciu:

– TOTUL DESPRE ESCADRILA I-a, Editura Militară, 1990
– MISIUNEA „TIDALWAVE”, Editura Militară, 1993
– ESCADRILA „52” VÂNĂTOARE, Editura Militară, 1994
– AVIATORII, Editura DISZ TIPO, 1998
– DICŢIONAR DE AERONAUTICĂ, Editura Triumf, 2002
– BOMBARDIERELE ATACĂ NOAPTEA, Editura Triumf, 2004
– BĂTĂLIA AERIANĂ A ROMÂNIEI (1944), 2005
– SUB CERUL PACIFICULUI, Editura Tipo, 2006
– VULTURII CERULUI, Editura Tipo, 2007
– MISIUNEA „BLENHEIM”, Editura Transilvania Expres, 2008

Sursă fotografie copertă:
http://istorieaviatiemilitara.blogspot.ro

Cartea a fost realizată cu sprijinul

TOPOCAD S.R.L. – Timişoara
STRATU S.R.L. – Timişoara
ASOCIAȚIA CENTRUL DE STRATEGII APLICATE

Tipărit la R.A. „Monitorul Oficial”

Motto:

… de la urcarea în aeronavă, până la coborâre, tot ce întreprinde un pilot presupune mare atenție, încordare totală, concentrare maximă, disponibilitate psiho-fizică și, nu în ultimul rând multă seriozitate și responsabilitate. Cea mai mică neatenție, obișnuința cu semnalele, încrederea și uneori neîncrederea în indicațiile aparatelor de bord, ignorarea avertizărilor, relaxarea sau abandonarea atenției, abordarea altor preocupări sunt la fel de periculoase pentru siguranța zborului…

ISBN 978-973-0-17115-0